

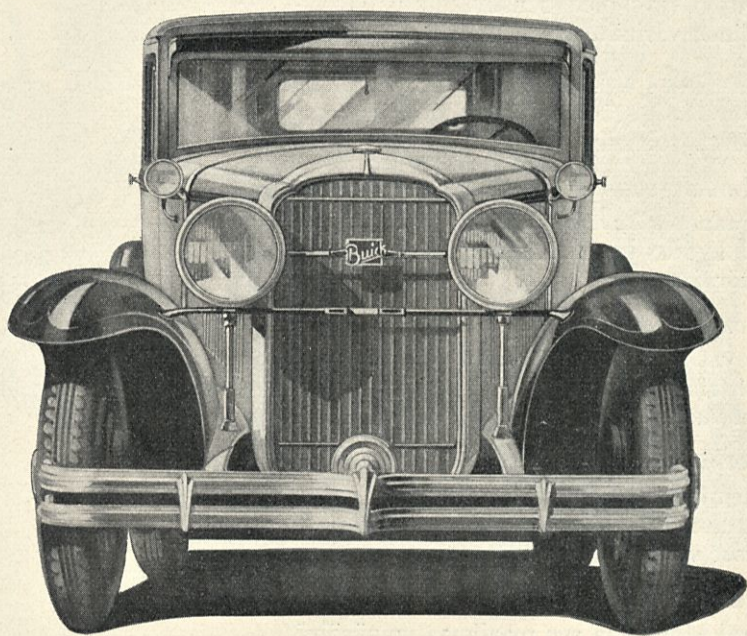
BUICK 1930

— *teknillinen selostus*





Mitä Teidän on tiedettävä
v. 1930
Buickista

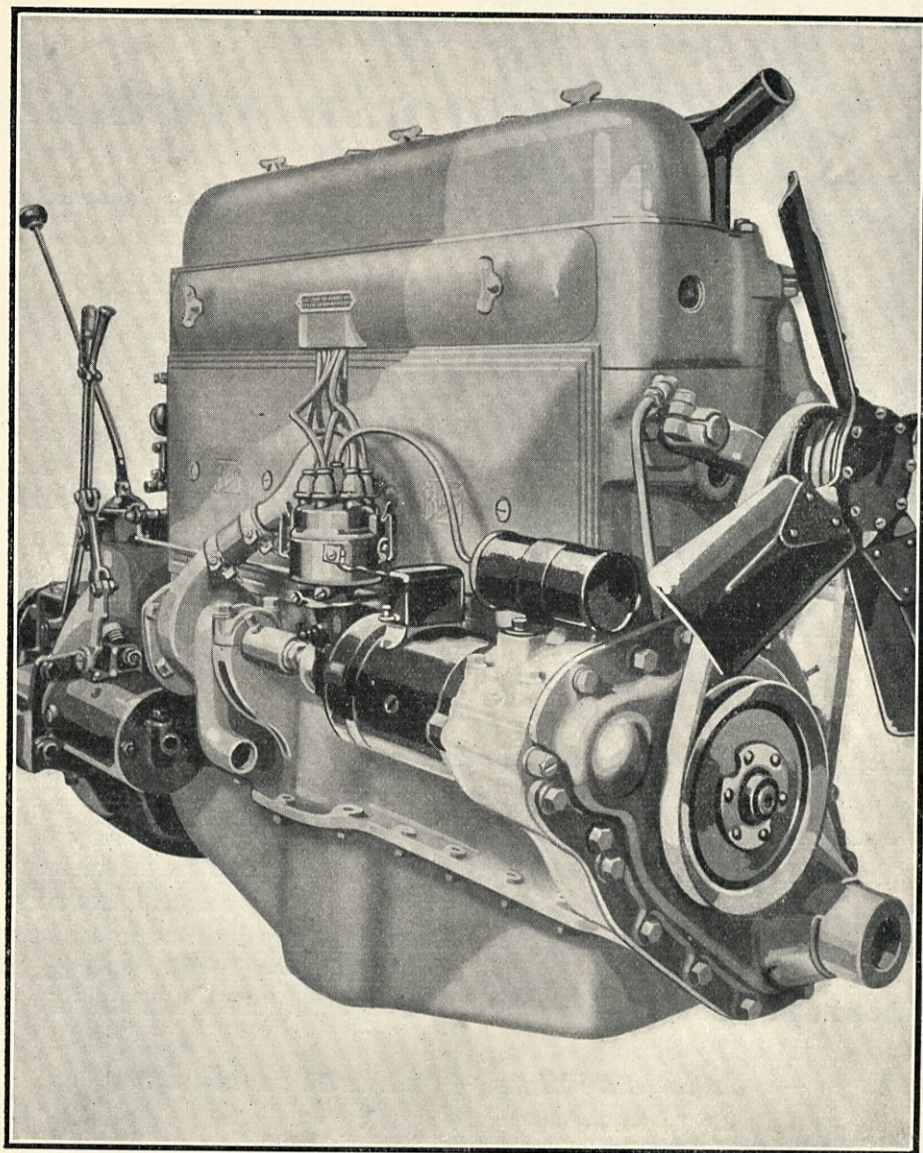


*Nähtyänne sen — haluatte ajaa sitä!
Ajettuanne sitä — tahdotte omistaa sen!*

Buick 1930

<i>Jo 26 vuotta sitten</i>	
rakennettu alkujaan oikean periaatteen mukaan	3
<i>Uudet ääriiviivat, enemmän voimaa</i>	
v. 1930 Buickin monet tärkeät kohdat on perusteellisesti kehitetty	4
<i>Verraton moottori</i>	
Enemmän voimaa ja nopeutta, nopeampi kiihtyväisyys, pieni bensiinikulutus ja täy- dellinen värinättömyys	6
<i>Vertaansa vailla oleva konealusta</i>	
Jykevä ja kestävä, vastaa moottorin suun- natonta voimaa	14
<i>Mitään muuta vaunua ei ole niin helppoa ajaa</i>	
Parannettu, keveämpi ohjaus, sametinpeh- meä kytkin, pettämättömät, koteloidut ne- lipyöräjarrut	21
<i>Fisher on rakentanut Buickin korit</i>	
Tilavat ja mukavat. Vahvat ja joustavat. Fisherin koetellun puu- ja teräsyhdistel- män vuoksi	26
<i>Ainutlaatuinen suorituskyky</i>	
Mäennousukyky ja joustavuus, mitkä saattavat Buickinkin aikaisemmat saavu- tukset varjoon	29
<i>Buick-huoltoa kaikkialla</i>	
General Motors ja sen maailmaa ympäröivä järjestö vastaavat uudesta Buickista	31
<i>Lyhyt selostus</i>	32

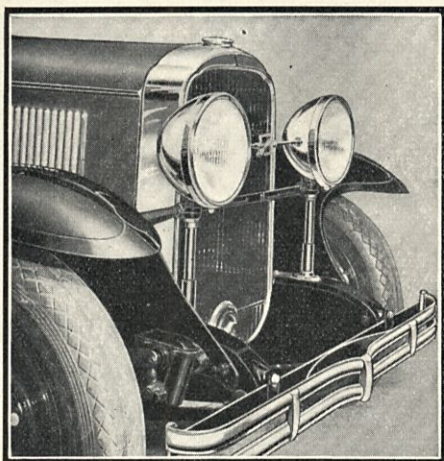
GENERAL MOTORS NORDISKA A. B.
TUKHOLMA



Jo 26 vuotta

sitten BUICK valtasi johtoaseman laatuvaunujen joukossa. Sama rakenneperiaate, mikä 26 vuotta sitten oli BUICK-moottorin rakenteen perustana, on edelleen v. 1930 BUICK-moottorinkin perustana. Ei yksikään moottori, jolla on sama sylinteritila-vuus, kehitä pienellä bensiinikulutuksella niin paljon voimaa kuin mitä BUICK'in kuuluisa kansiventtiili-moottori.

Uudet ääriviivat — enemmän voimaa



*Uuden Buickin ulkoasu kuvastaa
uutta voimaa ja nopeutta...*

*Vielä yhden vuoden tehokkaan
kehittämisen tulos.*

Neljännes-vuosisadan ajan ovat Buickin insinöörit koettaneet tehdä auton rakenteen yhä täydellisemmäksi. Tämä pyrkimys on ilmennyt niissä monissa menestyksellisissä parannuksissa, jotka vuosi vuodelta ovat tulleet Buick-malleissa näkyviin.

BUICK on asiantuntijoiden mielestä aina ollut omaa luokkaansa. Tähän on m. m. ollut syynä se, että BUICK on aina ollut kauttaaltaan erinomaisen vahvarakenteinen, josta on johtunut sen ainutlaatuinen tukevuus ja kestävyys.

Mutta — BUICK ei ole milloinkaan aikaisemmin tarjonnut niin monta uutuutta kuin nyt v. 1930 uusissa, verrattomissa malleissa.

Sen kolme eri akseliväliä on pidennetty. Runkoa on alennettu kaksi tuumaa, minkä vuoksi vaunu nyt on matalampi sisäpuolisen tilavuuden kuitenkaan olematta pienempi. Monien teknillisten parannusten ansiosta BUICK'ia on helpompi ja mukavampi ajaa. Ja — sisustuksen ja korin lukemattomat pienet yksityiskohdat tekevät ajon yhä hausemmaksi.

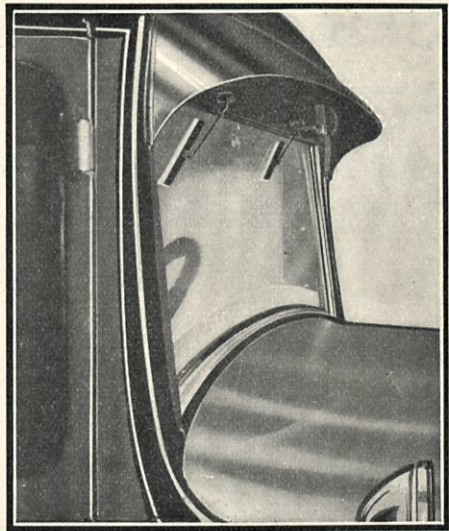
— Uudet ääriviivat — vaikuttava ulkoasu

Pitemmän konealustan ja sen matalalla sijaitsemisen vuoksi on Fisherin, korinrakennustaidon mestarin, ollut mahdollista luoda sarjan ulkoasuun vielä kauniimpia vaunuja, joitten tyyli on virkistävän uusi ja hienostunut. BUICK'in ulkoasu ei ole milloinkaan ennen kuvastanut sitä suuren suurta voimaa ja nopeutta, sekä sitä aitoa loistoa, jota BUICK-omistaja vaatii vaunultaan. Jo edestä nähtyänne uuden BUICK'in havaitsette tämän. Huomatkaa valonheittäjien, jäähdyttäjän ja lokasuojien sopusointuisat mittasuhteet sekä, miten sälekaihdin korostaa jäähdyttäjää.

Katseenne siirtyy konepeittoa pitkin leveään, kaltevaan tuulilasiin, johon rajoittuu aistikas auringonsuojus, mikä muodostaa katon luonnollisen päättymäkohdan.

Katsokaa vaunua sivulta! Silloin huomaatte, miten edullisesti uudet, pitkät, matalat ääriiviivat ja pintojen ihanteellinen jakaantuminen vaikuttavat. Buickin tyylikäs yksinkertaisuus ja sen vapautuminen kaikesta tehontavoittelusta tekevät sen niin siroksi.

Takaakin v. 1930 BUICK hämmästyttää katsojaa omintakeisella yksinkertaisuudellaan. Katto on pehmeästi pyöristetty, hyvin sijoitettu takaikkuna on sopusuhtainen. Vieläpä sellaiset yksityiskohdat kuin bensiinisäiliön suojuslevy ja



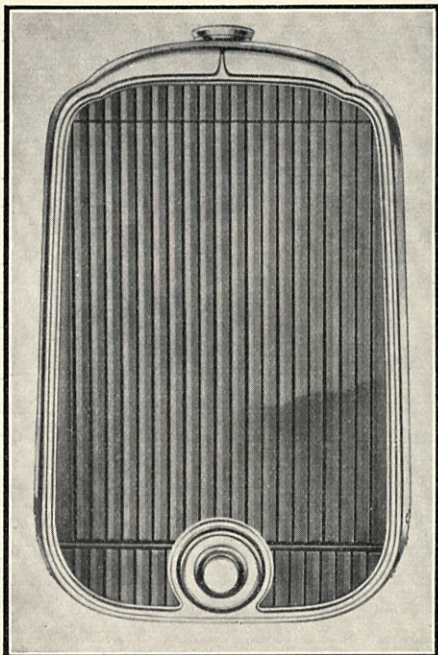
Kalteva tuulilasi estää valoheijastusta häikäisemästä kuljettajaa. Huomattavaa tehokas auringonsuojus ja kaksiliuskainen tuulilasinpuhdistaja

yhdistetty pysähdys- ja takalamppu lisäävät hyvää kokonaisvaikutusta.

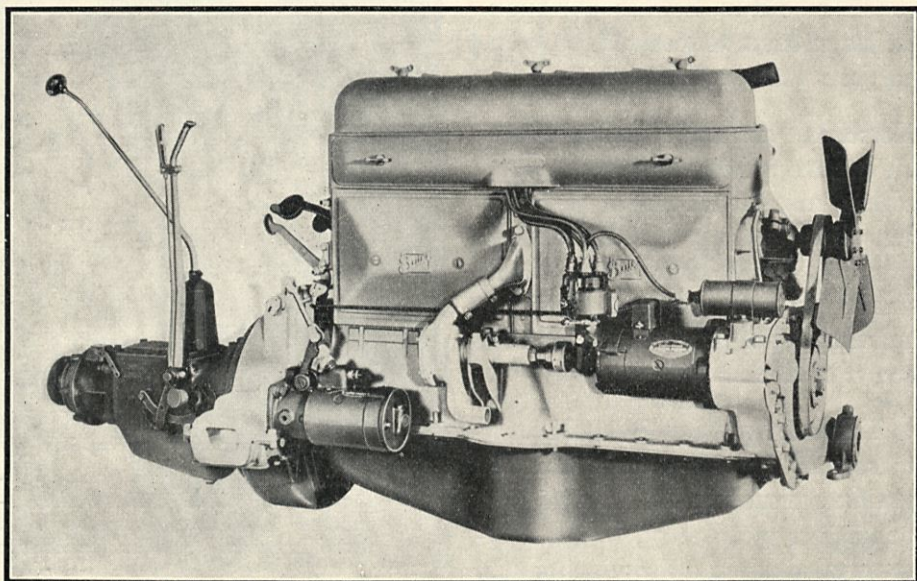
V. 1930 BUICK'in uuden tyylin kauneudella on vastaavaisuutta vaunun eri laitteiden teknillisessä täydellisyydessä. Vasta sitten, kun olette tarttunut ohjauspyörään ja kokenut, mihin BUICK pystyy, annatte täydellisesti arvoa tälle teknilliselle täydellisyydelle.

Seuraavien sivujen tarkoituksena on selvittää Teille joitakin BUICK'in rakenteen nerokkaita yksityiskohtia, joitten ansiosta v. 1930 BUICK niin menestyksellisesti puolustaa johtoasemaansa kuusisylinteristen laatuvaunujen joukossa — BUICK on vertaansa vailla oleva vaunu.

V. 1930 Buickin uudelle tyyliin ovat siro jäähdyttäjän vaippa ja automaattisesti toimiva sälekaidin ominaiset



Sen verraton moottori



lisää uuden BUICK'in voimaa — sen nopeutta ja kiihtyväisyyttä — bensiinikulutuksen olematta suurempi.

Kansiventtiilirakenne. BUICK'in 26 vuoden ajan säilyttämä rakenneperiaate on perustana sillekin moottorille, minkä tapaatte uuden Buickin konepeiton alla.

Juuri tämä rakenne on tehnyt BUICK'in niin kuuluisaksi, vienyt sen johtoasemaan laatuvaunujen joukossa. V. 1930 BUICK'in kansiventtiili-moottori on tulos 26 vuoden keskeytymättömästä uurastuksesta, minkä päämääränä on ollut tehdä se maailman täydellisimmäksi moottoriksi.

Luottamus kansiventtiili-moottoriin ilmenee selvästi siitä, että tämä moottorityyppi aina asetetaan etusijalle, kun on kysymyksessä nopeutta ja kestävyyttä vaativat matkat. Esimerkiksi Atlantin-lennoissa, ja yleensä siellä, missä ihmisen henki riippuu moottorin moitteettomasta toiminnasta poikkeuksellisen vaikeissa olo-

suhteissa, on kansiventtiili-moottori havaittu olevan ainoan luotettavan.

Uudessa BUICK'issa on tämä taivuteltu luotettavuus saatettu täydellisyyteen, samalla kun on saavutettu käynnin äänettömyyttä ja värinättömyyttä enemmän kuin milloinkaan ennen.

Uusi BUICK kehittää nyt niin paljon voimaa, että Teidän on mahdollista saavuttaa sellainen vauhti, mikä on paljon suurempi, kuin mitä jokapäiväisessä käytössä tarvitsette. Varmastikin ilmaantuu tilanteita, joissa annatte arvoa BUICK'in suunnattomalle voimavaralle.

Tämä voimaylijäämä on aikaansaatu lisäämällä sylinteritilavuutta suurentamatta kuitenkaan bensiinikulutusta. Sylinteritilavuus on nyt malleissa, joiden akseliväli on 118", 4.2 litraa sekä suuremmissa malleissa, akseliväliltään 124" ja 132", 5.4 litraa.

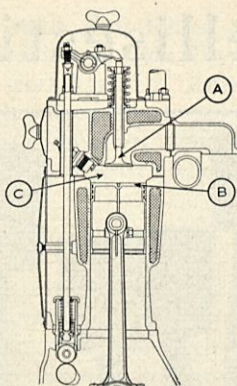
Pienempien mallien moottorit jarruttavat 80 ½ hv, suurempien 98 hv. Merkille pantava seikka on, että BUICK-moottori kehittää tätä suurempaa voimaansa pienemmillä kiertonopeuksilla, josta seuraa moottorin tärkeimpien osien pienempi kuluminen.

Kansiventtiilit

BUICK-moottorin rakenne on saanut nimensä siitä, että venttiilit on asetettu sylinterien yläpäähän. Toisissa moottorityypeissä on venttiilit asetettu sylinterien sivussa oleviin "taskuihin", josta on seurannut useita haittoja, m. m. se, että venttiilien jäähdytys ei ole saatu tarpeeksi tehokkaaksi.

Koska BUICK-moottorissa venttiilit on asetettu sylinterien yläpäähän, niin on venttiili-istukat voitu ympäröidä poikkeuksellisen suurilla vesivaipoilla, joissa nopeasti kiertävä vesi estää moottoria tärkeimmissä kohdin kuumenemasta liikaa.

BUICK'in kansiventtiileistä, jotka ovat mäntien yläpuolella, seuraa vielä se etu, että pakokaasut pääsevät nopeasti ja keveästi virtaamaan ulos, sen



Buickin kansiventtiili-rakenne kaaviollisesti esitettyinä. Venttiili (A) on aivan mämmän (B) yläpuolella räjähdyskammion (C) keskellä. Harmaat pinnat esittävät jäähdytysveden suuria vesivaippoja. Vedellä jäähdytetty pinta on pienempi kuin muin mallisissa moottoreissa, josta on seurauksena, että lämmön ja voiman hukka on pienempi

sijaan että ne kerääntyisivät nurkkiin ja räjähdyskammioitten kulmauksiin. Polttoaine voidaan käyttää paremmin hyväksi ja näin ollen aikaansaada tehokkaampi voimankehitys.

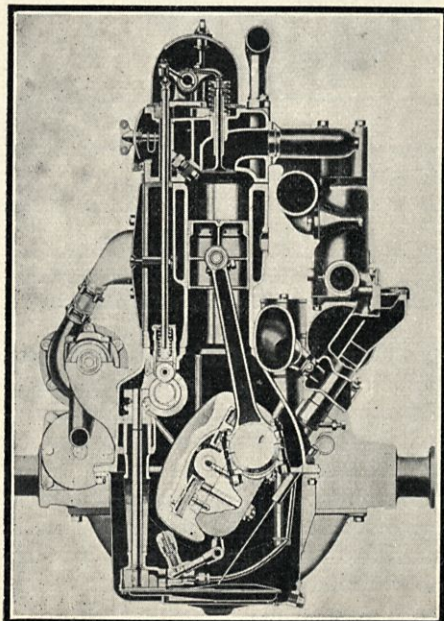
Venttiilit ovat yhdestä kappaleesta — imuventtiilit krominikkeliteräksestä ja pakoventtiilit kiselkromiteräksestä, sekoituksesta, mikä on osoittautunut pakokaasujen kuumuutta kestäväksi.

Nokka-akseli ja jakopyörät

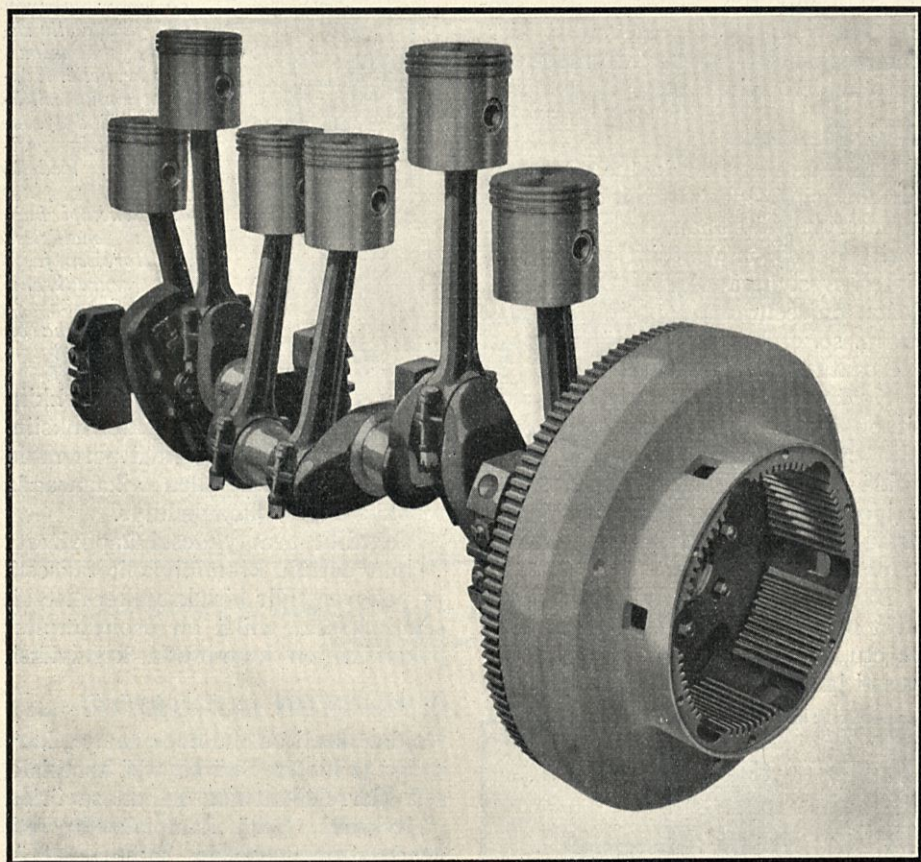
Nokka-akseli on muotoon taottu, karkaistu ja hiottu. Sitä käyttää kampiakseli kierreleikattujen hammaspyörien välityksellä. Sekä kampiakselin että generaattorin akselin hammaspyörät ovat teräksestä, kun taas nokka-akselin hammaspyörä, mikä on näitten kummankin välissä, on Textolite-yhdistyksestä, — tavattoman kestävästä aineksestä, mikä takaa erittäin äänettömän ja tarkan käynnin.

Nokat ei ole vain muovailtu venttiilinousun saamiseksi täsmälliseksi, vaan myös erittäin äänettömäksi. Neljän pronssilaakerin ansiosta nokka-akseli on täysin keskitetty.

Buick-moottorin läpileikkaus, josta selviää moottorin täyteläisyys ja tärkeimpien liikkuvien osien sijaitseminen. Ylinä näkyy kokonaan koteloitunut venttiilikoneisto



Täydellisesti värinätön



Vain täydellinen tasapainoittaminen estää moottoria värinöimästä

Buickin täydellisesti tasapainoitettu kampiakseli, joka on laakeroitu neljän vahvan laakerin varaan, on varustettu neljällä vastapainolla ja värinänvaimentajalla, jotka tukahuttavat moottorissa syntyvän värinän alkuun

Moottorin käynti voidaan saada kaikilla nopeuksilla täydellisesti tasaiseksi ainoastaan yhdellä tavalla: staattisesti ja dynamisesti oikein tasapainoittamalla kampiakseli.

Uuden BUICK'in kampiakseli on sekä staattisesti että dynamisesti äärimmäisen tarkasti tasapainoitettu. Se on varustettu neljällä vastapainolla, jotka estävät sitä taipumasta pyöriessä

syntyvän keskipakoisvoiman vaikutuksesta. Sillä on myös värinänvaimentaja, joka ehkäisee sitä vääntymästä pituussuunnassa kiertokankien voimansysäysten vaikutuksesta. Se on muotoon taottu ja karkaistu BUICK'in erikoismenetelmän mukaan; neljä suurikokoista kampiakselin laakeria on varustettu laakerimetallilla vuoratuilla teräksisillä laakerivaipoilla.

BUICK-moottorin pehmeä käynti johtuu siitä, että Buick on kampiakseli-rakenteellaan poistanut kaikki värinäaiheet sen sijaan, että se olisi koettanut vähentää värinää halvemmilla menetelmillä, lisäämällä esimerkiksi laakereita.

Männät ja kiertokanget

BUICK-moottorissa on *valurautaiset* männät — koska niillä on sama laajenemiskertoimen kuin sylinterilohkolla — koeteltu BUICK-laatu. Sen vuoksi niillä myös on suurempi mukautumiskyky erilaisten lämpösuhteitten mukaan ja moottorin käynti tulee näin ollen äänettömämmäksi, sen teho tulee suuremmaksi — sen elinikä pitenee. Mäntiä ja kiertokankia ei ole vain valmistettu erinomaisella tarkkuudella — ne on myös huolellisesti tasapainoitettu ryhmässä, jossa on ollut kuusi täsmällisesti samanpainoista mäntää ja kiertokankea. Tästä on ollut tuloksena, että koko kampiakseli-laite on

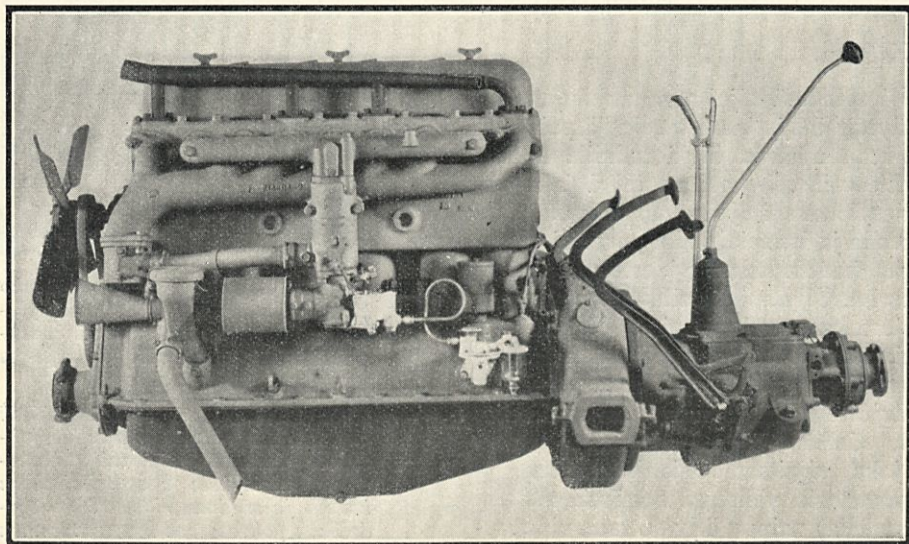
tullut ehdottoman tasapainoiseksi ja värinättömäksi. Öljy työntyy paineella kiertokankien laakereihin kanavien kautta, jotka on porattu kampiakseliin — laakerien voitelu on tästä syystä täsmällisesti yhdenmukainen.

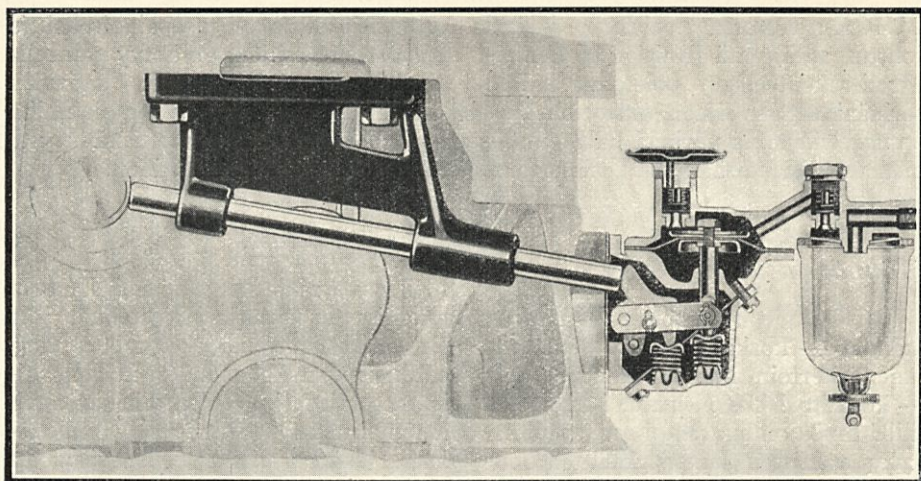
Bensiinilaitteet.

Kaikissa malleissa on BUICK'in kuuluisa kaasuttaja-järjestelmä, jota on entisestään yhä parannettu vielä edullisemman bensiinikulutuksen aikaansaamiseksi. Kaasuttaja-järjestelmään kuuluu erikoinen *etulämmitys-laite*, jonka avulla kaasusekoitus eri olosuhteissa lämmitetään suurimman mahdollisen tehon aikaansaamiseksi. Tätä etulämmityslaitetta säädetään kojelaudalla olevalla varrella, mutta on sen toiminta myös automaattinen.

Jotta moottorin liikkuville osille ei pääsisi mitään vieraita aineksia, niin on kaasuttajaan joutuvan ilman ensiksi kuljettava *ilmanpuhdistajan* kautta.

Buick-moottorin kaasuttajan puoleinen sivu. Buickin automaattinen etulämmitys-laite lisää moottorin hyvää toimintaa ja edistää taloudellista bensiinikulutusta kaikilla nopeuksilla





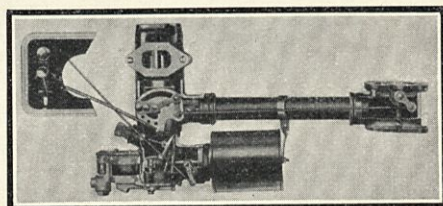
Bensiinipumppu syöttää kaasuttajalle kaikilla nopeuksilla yhtäjaksoisesti bensiiniä. Bensiini pumputaan suoraan vaunun takaosassa olevasta säiliöstä ja bensiini, mikä on konepeiton alla, on kaasuttajassa ja bensiinipumpun lasikopassa ja on se määrältään vähäinen — tämä seikka on turvallisuuden kannalta erittäin suurmerkityksinen. Ennen kuin bensiini joutuu kaasuttajan uimurikammioon, on sen käytävä *bensiinisuolettimen* kautta, jossa se puhdistuu.

Voitelu

Öljysäiliössä sijaitseva nokka-akselin käyttämä *öljypumppu* työntää paineella oikean määrän öljyä kaikille liikkuville osille. Se painaa öljyä jakoputkien kautta neljään kampiakselin laakeriin ja kampiakseliin porattujen reikien kautta kuuteen kiertokangen laakeriin. Öljy, mikä suihkuna tunkeutuu kiertokangen laakereissa olevien reikien kautta, voitelee männät, männäntäpit ja sylinteriseinämät. Voitelujärjestelmässä olevan jakajan kautta ja edelleen öljynsuodattimen kautta (joka sijaitsee ohjaajanosaston ja moottorin välisessä seinässä oikealla puolella) painuu öljy onttoon vipuvar-

sien akseliin, minkä kautta vipuvarret ja venttiilien työntötangoissa olevat kuulanivelet saavat voitelunsa. Vipuvarsien akselin etupäästä virtaa ylimääräinen öljy nokka-akselin käyttöpyörälle, jolloin myös nokka-akselin etummainen laakeri ja generaattorin etulaakeri saavat voitelunsa.

Kampikammion tuuletuksen ja *öljynsuodattimen* tehtävänä on pitää öljy puhtaana ja voitelukykyisenä. Edellinen imee pois ne vesi ja polt-



Yllä: Nokka-akselin epäkesko käyttää bensiinipumppua, mikä syöttää paineella yhtäjaksoisesti bensiiniä kaikilla nopeuksilla ja kaikissa ajosuhteissa

Yllä: Lämpöä, jota voidaan säätää kojelaudalla olevalla varrella, johdetaan kuumat pakokaasut kulkemaan seinätyksin kaasusekoituksen kanssa ja saadaan siten aikaan täydellinen polttoaineen kaasuttuminen

toainehöyryt, jotka kerääntyvät kampikammioon ja jotka laimentamalla öljyn vähentävät sen voitelukykyä. Öljynsuodatin poistaa öljystä hiilijäänökset ja muut vieraat ainekset, mitkä seuraavat öljyn mukana moottorista öljysäiliöön. Kampikammion tuuletuksen ja öljynsuodattimen ansiosta tarvitsee Teidän uusia kampikammion öljy harvemmin, kuin mitä asianaalaita on muihin vaunuihin nähden — ainoastaan 4 tai 5 kertaa vuodessa.

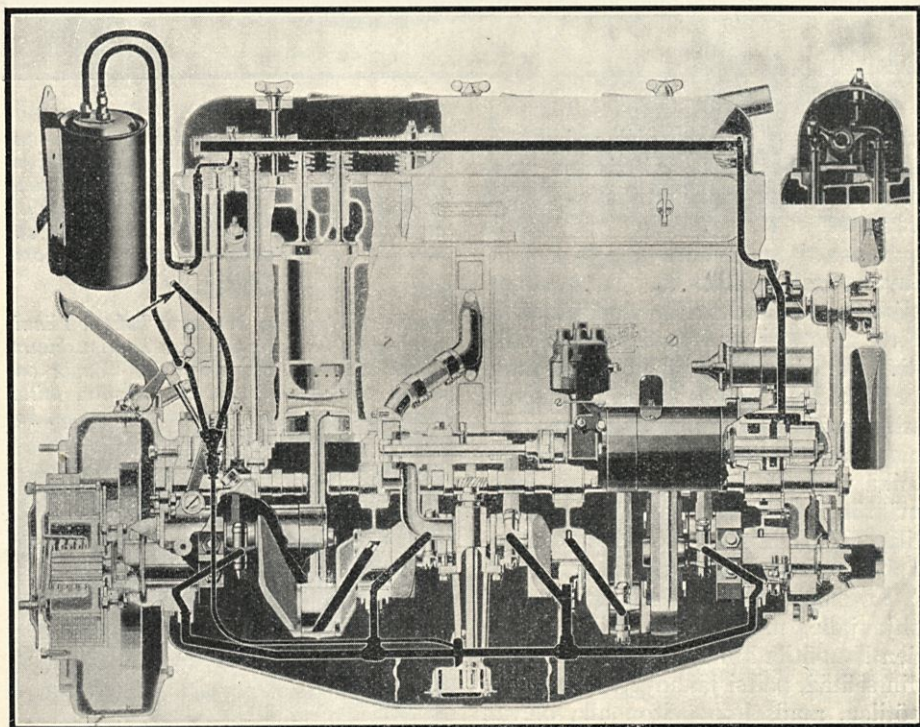
Öljynsuodatin poistaa öljystä lian, mikä ei ole tarttunut öljysäiliössä olevaan siivilään. Suodattimen ollessa uusi virtaa koko öljymäärä voitelu-

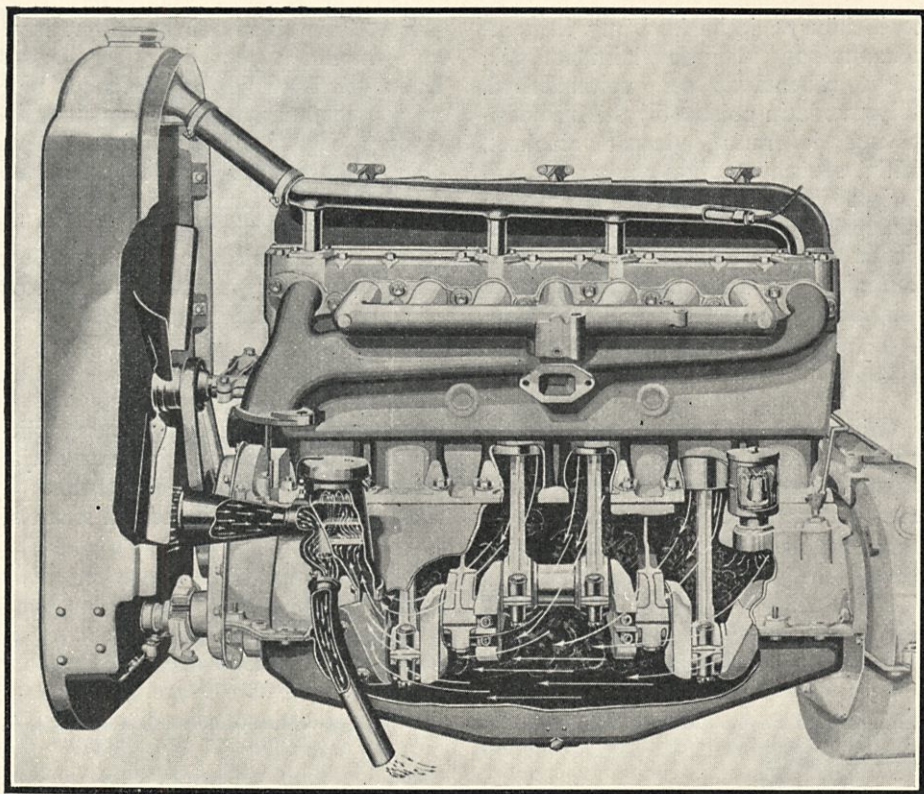
järjestelmän läpi noin 5 minuutissa, kun vaunun nopeus on 45 km/t.:ssa. Tämä virtaamisnopeus tietenkin pienenee sitä mukaa kuin öljynsuodatin täyttyy öljystä eroittamallaan lialla. Öljynsuodatinta ei tarvitse tarkastaa muuta kuin silmälläpitäen sisäosan uusimista, — uusiminen, mikä suodattimen yksinkertaisen rakenteen vuoksi on erittäin helppoa, on suoritettava joka 15,000 km:n ajon jälkeen.

Jäähdytystö

Sen muodostaa kennomallinen jäähdyttävä, vesipumppu ja tuulettaja. Jäähdyttäjän vetoisuus on suurempi, jotta se tehokkaasti jäähdyttäisi uutta,

*Buick-moottorin läpileikkaus, jossa näkyy voitelujärjestelmä. Kuvasta selviää m. m., miten öljy työn-
tyy paineella kampiakselin ja kiertokangen laakereihin ja miten öljy kulkee edelleen ontton vipuvarren akselin kautta venttiilikoneistoon ja jakopyörille*



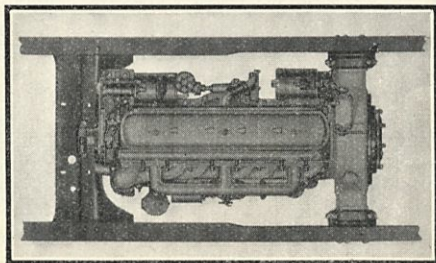


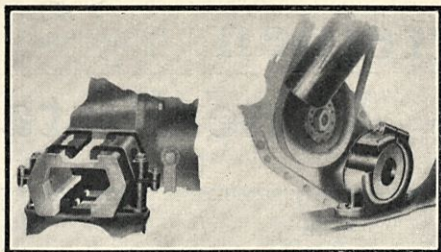
voimakkaampaa moottoria voimankehityksen ollessa pitkäaikaisessa, vaativassa ajossa suurimmillaan. Se on varustettu termostaatin välityksellä automaattisesti avautuvalla ja sulkeutuvalla sälekaihtimella. Termostaatti sijaitsee jäähdyttäjän yläsäiliössä. Kun moottori on kylmä, on sälekaihdin kiinni ja suojaa jäähdyttäjää ilma-vedolta. Heti kun moottori on saavuttanut määrätyn lämpötilan, avaa termostaatti automaattisesti kaihtimen, mikä päästää sisään juuri sen ilmamäärän, mikä on tarpeellinen lämpötilan säilyttämiseksi moottorin toiminnalle sopivimmassa kohtaa.

Kojelaudassa oleva mittari näyttää ohjaajalle, minkälainen jäähdytysveden lämpötila kulloinkin on. Sälekaihdin säättää, paitsi jäähdytysveden lämpötilaa, myös konepeiton alla olevan

Buickin kampikammio-tuuletus: Aivan tuuletajan takana olevan suppilonmuotoisen ilmantuloaukon kautta kulkee ilmavirta kampikammioista tulevan ilmanakanavan suuaukon ohi. Tästä imeytyvät vesihöyryt, ennen kuin ne pääsevät laimentamaan kampikammion öljyn

Buick-moottori on kolmesta kohtaa kiinnitetty ja on kiinnityskohdissa kumipuskimet, mitkä eristävät sen rungosta. Tämän ansiosta välttyy moottori rasituksilta, mitkä ilmaantuvat rungon laskeutuessa, esim. kovassa ajossa huonoilla teillä





ilman lämpötilaa. Viimeksimainittu seikka vaikuttaa edullisesti kaasuttajaan.

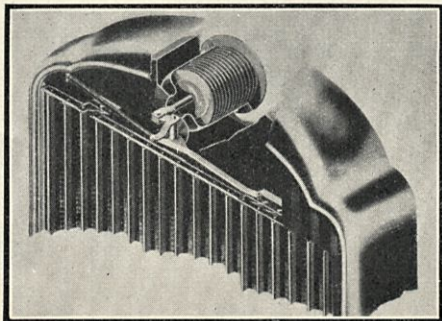
Sähkölaitteet

Uuden BUICK'in sähkölaitteet ovat Delco Remyn valmistetta. — Sekä käynnistinmoottori että generaattori on asennettu moottorin oikealle puolelle, missä ne ovat suojassa lialta ja kosteudelta.

Valonheittäjien lamput on varustettu kaksinkertaisilla hehkulangoilla, joten ohjaajan on mahdollista suunnata valo tiehen tarvitsematta vähentää valovoimakkuutta — tämä seikka lisää turvallisuutta ajettaessa vuorokauden pimeänä aikana. Pysähdyslamppu valaisee automaattisesti heti, kun jarrupoljin painetaan alas. Kun vaihdetanko siirretään taaksekäyntiasentoon, syttyy takavallo.

Sytytys on sekä automaattinen että käsin säädettävä.

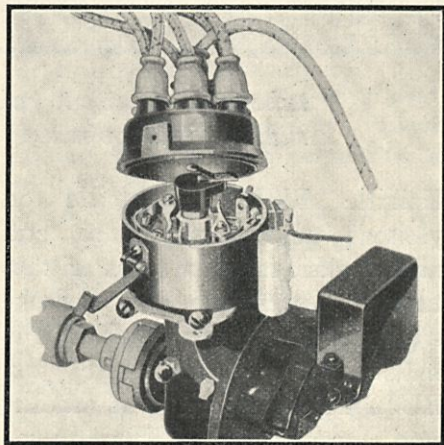
Generaattorissa on termostaatti,



mikä kontrolloi latausvirran voimakkuutta oikean tehon aikaansaamiseksi eri ajosuhteissa.

Moottorin kiinnityskohdissa kumieristys

BUICK-moottorin kiinnityskohdissa on kumieristeiset tuet, kuten ylinä oleva kuva osoittaa. Tämä kiinnitysmenetelmä estää moottorin ja korin väliin syntymästä sivuääntä, koska moottori on kokonaan eristetty rungosta.



Ylinä:

Vasemmalla näkyy toinen moottorin takimmaisista kumikiinnikkeistä, oikealla etummainen kiinnike. Eristämällä moottorin rungosta ehkäistään moottorin synnyttämät äänet siirtymästä edelleen rungon kautta — eräs Buickin äänettömän käynnin syy

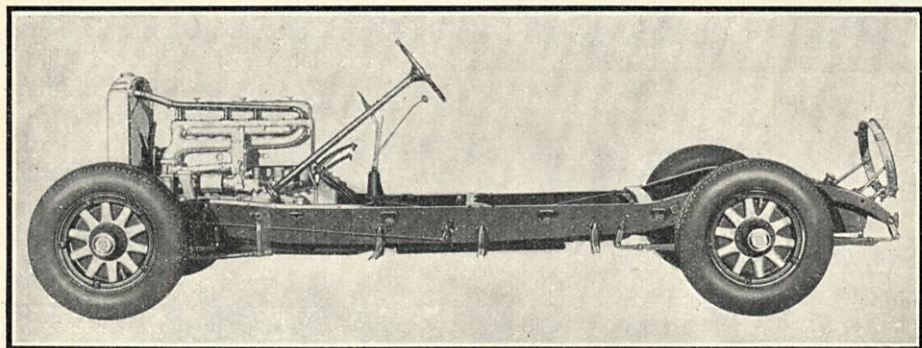
Keskellä:

Näitten mallien, joilla on kaksi suurempaa akseliväliä, Buick-moottori on varustettu virranjakajalla, jossa on kaksi katkaisijavartta —

Vasemmalla:

Termostaatin laajentuessa tai supistuessa avautuu tai sulkeutuu jäähdyttäjän sälekaidhin

Nerokasrakenteinen konealusta

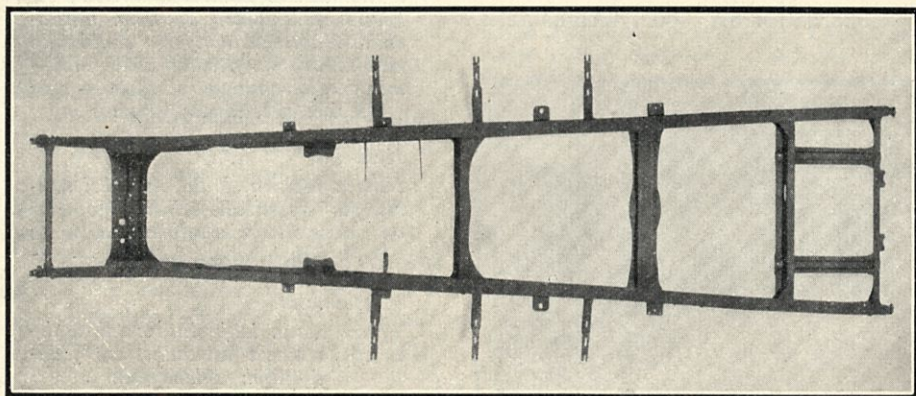


*tukeva ja kestävä, rakennettu kestävään moottorin
suunnatonta voimaa*

Kaikille BUICK-rakenteille on yleisenä tunnusmerkkinä se, että niitten yksityiskohdat ovat erittäin tukevat kestääkseen niitä rasituksia, joille ne joutuvat alttiiksi. Tämäkin eräs rakenneperiaate, jota BUICK'in insinöörit ovat uskollisesti seuranneet BUICK'in 26-vuo-

tisen, menestyksellisen kehityksen aikana. BUICK-moottorin suunnatonta voimavaraa vastaa yhtä merkityksellinen konealustan kestävyys ja tukevuus. Moottorin voiman ja konealustan jokaisen osan välillä vallitsee täsmällinen tasapaino.

Buickin runko on valmistettu mitä erinomaisimmasta laatuteräksestä. Jykevä ja kestävä — se on erinomaisen vastustuskykyinen



Koska v. 1930 BUICK-moottori on voimakkaampi kuin ennen, niin on BUICK'in konealusta, edelliseen vuoteen verrattuna, tehty huomattavasti vahvemmaksi, jotta saavutettaisiin tarpeellinen tasapaino.

Runkoa on vahvistettu ja sivukiskojen leveyttä ja korkeutta lisätty. Kaikki poikkikiskot ovat erittäin vahvat ja on ne kiinnitetty sivukiskoihin leveillä laipoilla—erinomaisen kestävä ja tukeva rakenne, minkä ansiosta vaunu on saavuttanut harvinaisen hyvät ajo-ominaisuutensa ja vaunun elinikä pidentynyt. Korin kiinnikkeet rungon sivussa ovat lyhyet ja tukevat, korin etuosa on kiinnitetty suoraan rungon sivukiskoihin — leveään, vahaan laippaan.

Runko on U-mallinen ja takaa poikkeuksellisen leveä, minkä vuoksi korin paino on siirtynyt lähemmäksi takapyöriä ja taka-akselin kopan kuormitus on siten huomattavasti vähentynyt. Koska runko on takaa notkistettu ja takajouset ovat akselin alla, niin on ollut mahdollista saada vaunun painopiste alemmaksi tarvitsematta kuitenkaan supistaa konealustan ja ajotien väliä.

Kennosto on asetettu rungon oike-

alle puolelle, missä siihen helposti pääsee käsiksi ohjaajanosastossa olevan lattian kautta. Uusi vararenkaan kannatin on poikkeuksellisen vahvakenteinen ja on se tukevasti kiinnitetty rungon takimmaiseen poikkikiskoon neljästä kohtaa.

Etu- ja takapuskurien kiinnikkeet ovat yhtä kappaletta rungon kanssa, minkä vuoksi puskurit voidaan kiinnittää erittäin tukevasti.

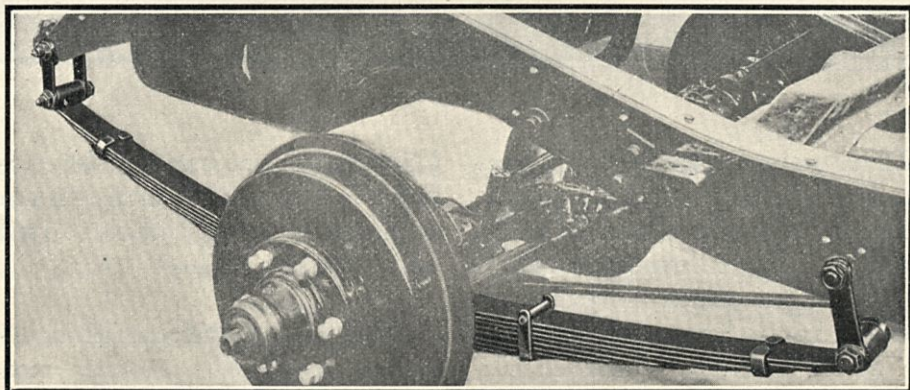
Jouset ja iskunvaimentajat

Sekä etu- että takajouset ovat puoli-soikeat, edelliset ovat etuakselin yläpuolella jälkimmäiset taas taka-akselin alapuolella. Kaikissa jousissa on pronssihoikit ja voitelunipat Zerk- korkeapainevoitelua varten. BUICK'in jouset yhdessä Lovejoy-nesteiskunvaimentajien kanssa tekevät vaunun käynnin ainutlaatuisen pehmeäksi ja miellyttäväksi.

Kaksinkertaisesti vaikuttavien Lovejoy-iskunvaimentajien ja taka-akselin alapuolella olevien takajousien vuoksi on ollut mahdollista pienentää rungon ja akselin välistä väliä, jolloin painopiste on joutunut alemmaksi. Siksi uusi BUICK nyt kulkee huonolakin tiellä vaivattomasti ja on huo-

Jatkoa siv. 19

Buickin voimakkaat, akselin alla olevat takajouset lisäävät huomattavan pehmeätä ja tasaista käyntiä

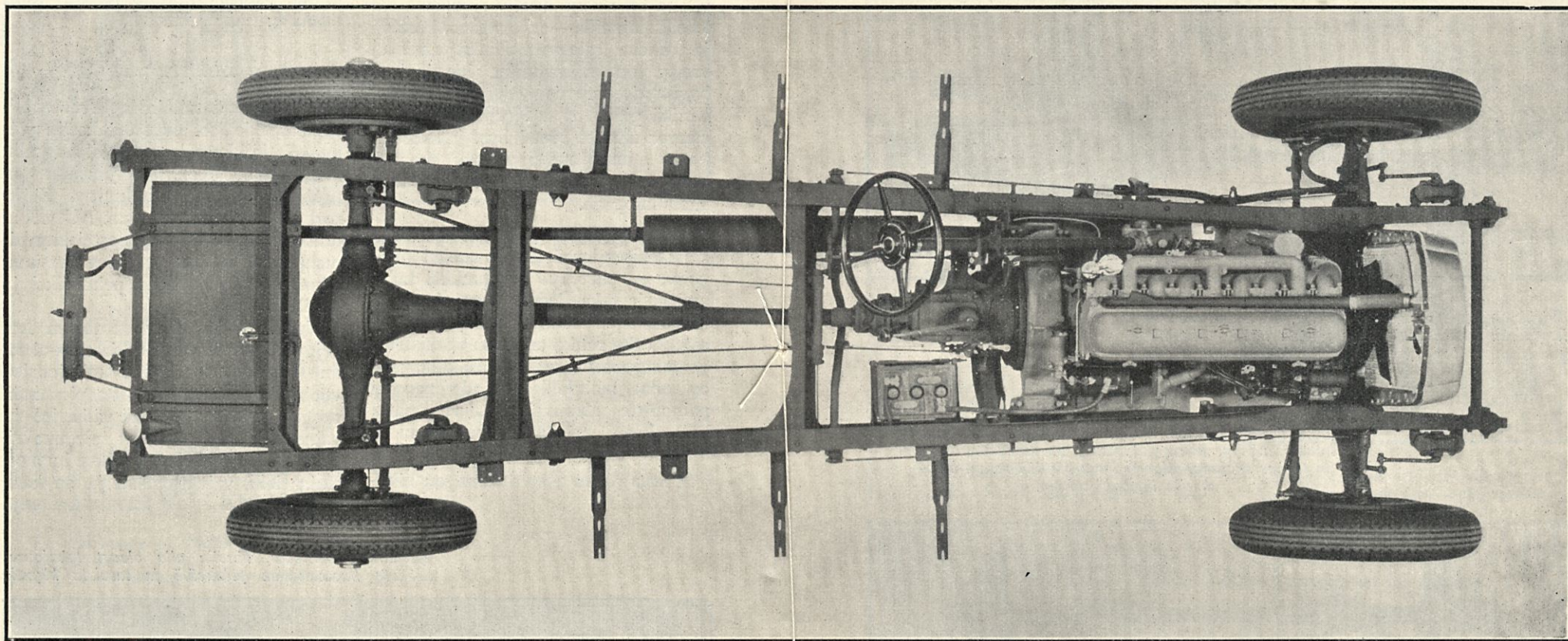


Ainutlaatuinen

Buickin kuuluisa,

konealusta

»sinetöity» konealusta



Tämä on uuden BUICK'in konealusta — täydellisimpiä autokonealustoja, mitä ylmalkaan on saatavana — jolla on lukemattomia sellaisia ominaisuuksia, joita ei tapaa muissa kuusisylinterisissä vaunuissa.

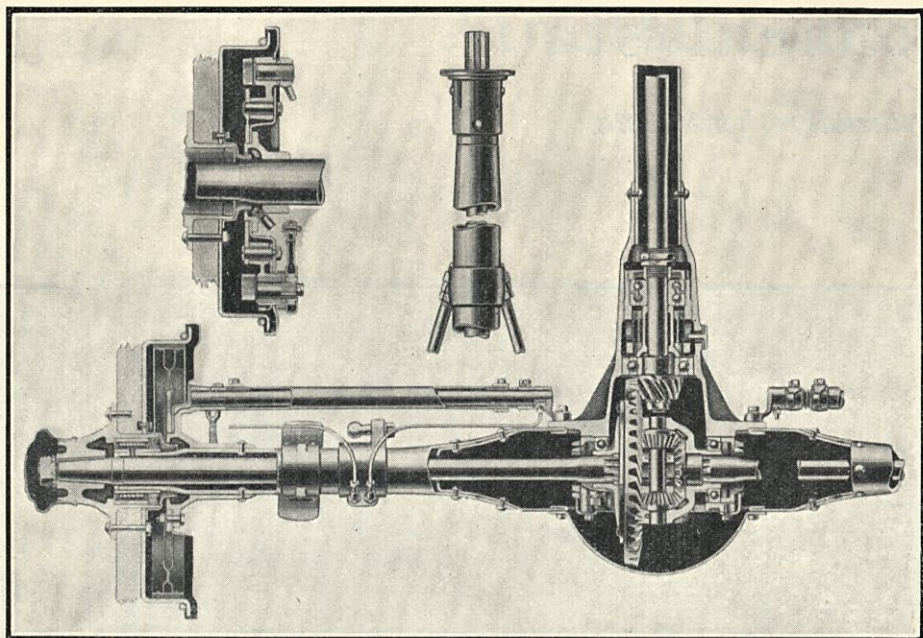
Se on »sinetöity»: jokainen liik-

kuva osa on suojassa pölyltä, vedeltä ja lialta, mitkä estäisivät sen toimintaa ja vähentäisivät sen kestävyyttä.

BUICK'in kansiventtiili-mootori — BUICK'in monilevyinen

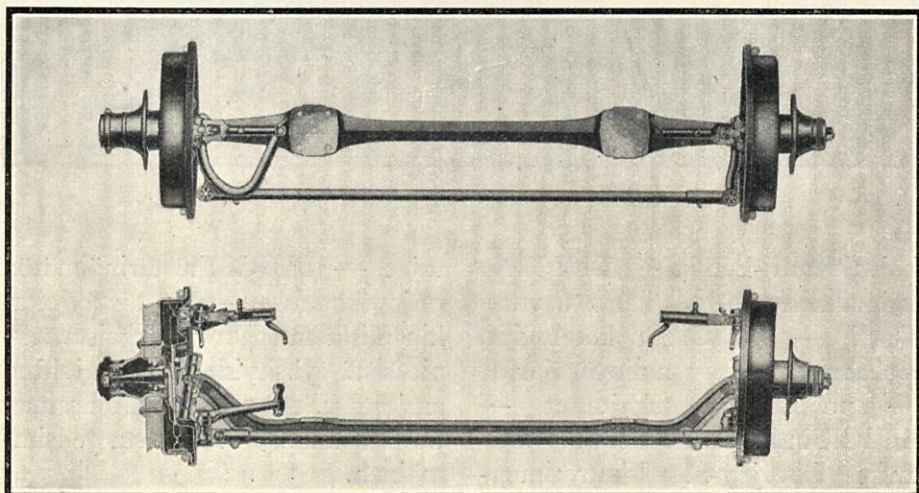
kuivalamelli-kytkin — BUICK'in voimansiirto — $\frac{3}{4}$ kantava tak akseli — BUICK'in koteloidut, mekaaniset Servo-nelipyöräjarrut — puolisoikeat takajouset — BUICK'in kaksinkertaisesti vaikuttavat Lovejoy-nesteiskunvaimen-

tajat — BUICK'in tärinöimätön ohjauskoneisto — kas tässä joitakin niistä monista nerokkaista teknillisistä yksityiskohdista, joitten ansiosta v. 1930 BUICK on saman hintaluokkansa vaunuista ensimmäinen.



Buickin ¾ kantavan taka-akselin, kardaaniputkiston ja pyörän navan läpileikkans, josta näkyy takasillan rakenteen vahvuus ja lukuisat kuula- ja rullalaakerit

Etuakseli on muotoon taottu I-teräksestä. Ylemmässä kuvassa näkyy, miten yhdystanko on asennettu akselin taakse suojaan. Alempi kuva näyttää m. m. olka-akselin läpileikkauksen.



mattavan vapaa heitteilehtimisistä ajettaessa käännteissä.

Näitä iskunvaimentajia kutsutaan kaksinkertaisesti vaikuttaviksi, koska ne eivät vain vaimenna tien aiheuttamia nykäyksiä vaan myös jousien takaisinmenoa. Ne ovat tätä nykyä saatavana olevaa viimeisintä mallia ja kestävät ne useita vuosia vähäisellä tarkistamisella.

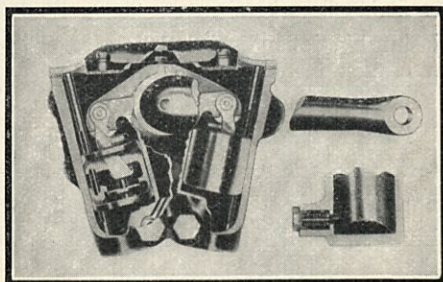
Taka-akseli ja kardaanisto

BUICK'in moniin arvokkaisiin rakennysyiskohtiin kuuluu m. m. kardaaniputkisto. Se on erittäin vahva rakenteinen, se sulkee sisäänsä kardaniakselin ja pitää sen ja taka-akselin ehdottoman suorassa kulmassa keskenään. Tässä rakenteessa on vain yksi kardaaninivel tarpeellinen; se sijaitsee kardaniakselin etummaisessa päässä, missä se saa voitelunsa vaihdelaatikosta.

Taka-akselin koppa on kolmeksi neljännekkeksi kantava, millä tarkoitetaan, että taka-akselin koppa kantaa vaunun koko painon, joten itse akselit toimivat yksistään vaunun käyttäjinä. Siinä tapauksessa, että

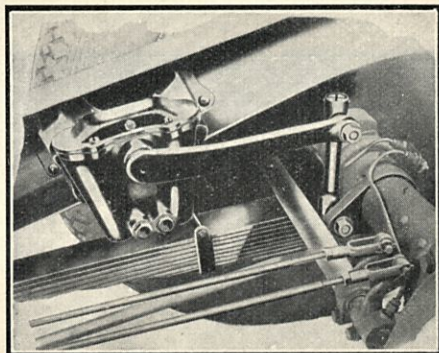
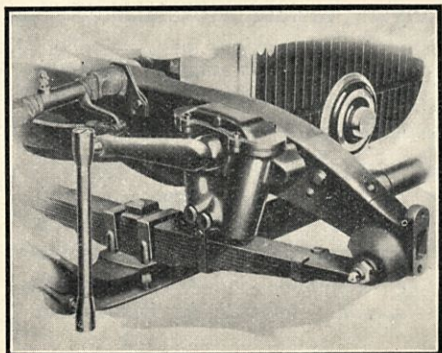
toinen takajousista katkeaisi, voidaan Buickia ajaa tarvitsematta pelätä sen siitä kärsivän, sillä käytävä voimahan siirtyy takapyörästä taka-akselin ja kardaniakselin koppien kautta, eikä jousien kautta runkoon.

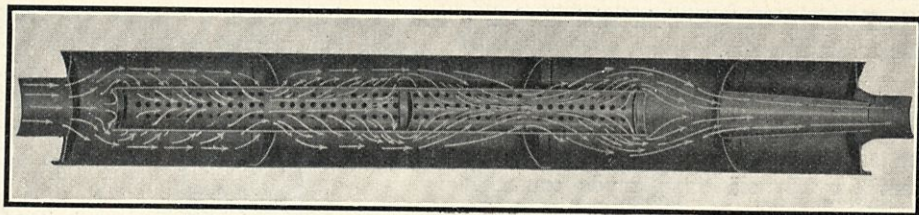
Tämä akseli on valmistettu mitä parhaimmasta aineksestä. Kaikki käyttöpyörät ja hammaspyörät ovat erikoisteräksistä; tasauspyörästä on New Departure-laakerien varassa, takapyöräin laakeroimiseen käytetään Hyatt-rullalaakereita. Tasauspyörästä kannatin on yhdestä kappaleesta, mikä seikka lisää rakenteen kestävyyttä.



Lovejoy kaksinkertaisesti vaikuttavan nesteiskunvaimentajan halkileikkaus

Sekä eteen että taakse asennetut iskunvaimentajat eivät yksistään vaimenna tien aiheuttamia nykäyksiä vaan myös jousien takaisinmenoa





Buickin äänenvaimentaja vaimentaa tehokkaasti pakokaasujen synnyttämän äänen ilman suurta vastapainetta. Pakokaasun täytyy kaksi kertaa kulkea edestakaisin reiällisen putken kautta, ennen kuin se lopullisesti poistuu laajennuskammion kautta

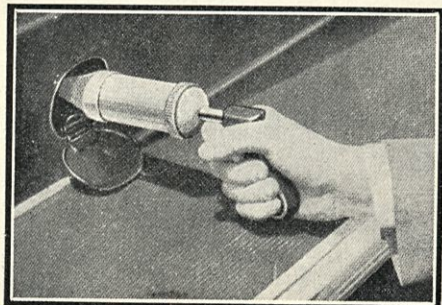
Etuakseli

on käännettyä Elliot-mallia, valmistettu I-teräksestä, yhdystanko sijoitettu akselin taakse suojaan. Kääntötapit ja olka-akselit ovat suurikokoiset ja kuulapainelaakerit helpottavat ohjausta ja vähentävät kulumista.

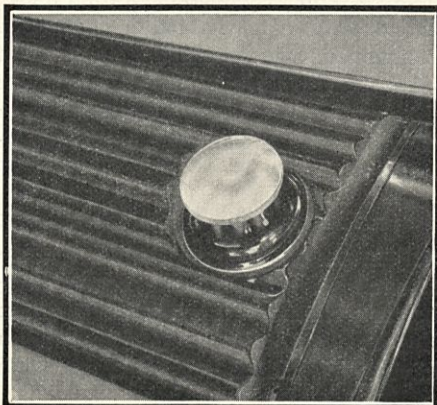
Akseli kokonaisuudessaan on hiili-teräksestä, muotoon taottu ja suunnattoman kestävä. Etupyörissä on kuulalaakerit.

Keskitetty konealustan voitelu

BUICK'in konealustan voitelu on erittäin tehokas ja mukava. Kaikki voitelukohdat, joihin on vaikea päästä käsiksi, on varustettu putkijohdoilla,



jotka on johdettu yhteisten voitelusuulakkeiden luo. Voitelusuulakkeisiin on helppoa päästä käsiksi astuinlaudan

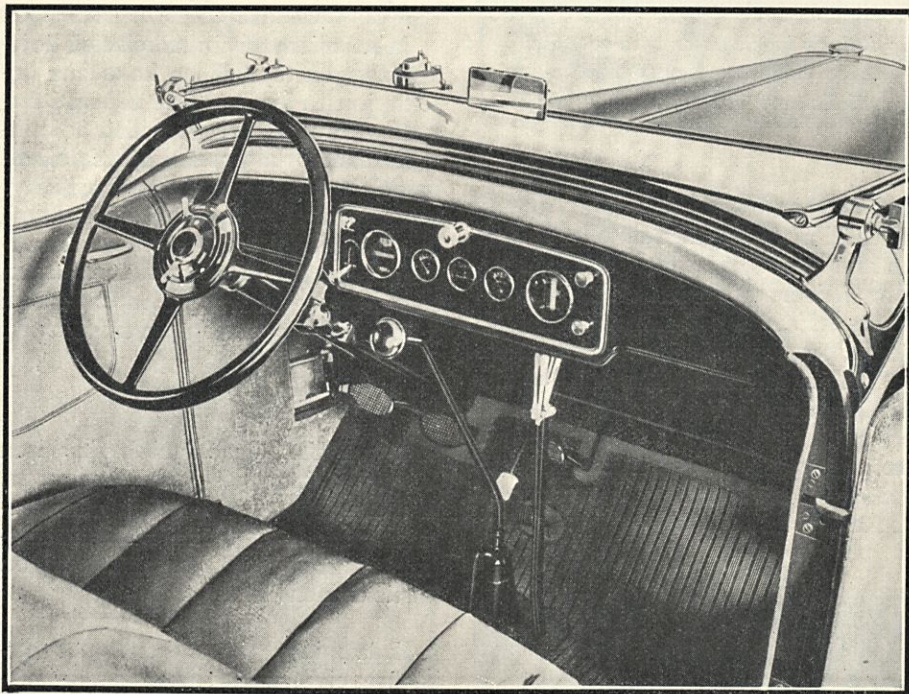


yläpuolella olevan sivulevyn luukun kautta. Tästä voidellaan yhdistetyt kohdat Zerk-rasvaruiskun avulla, mikä kuuluu vaunun työkalukokoelmaan.

Bensiinisäiliö on rungolla takimmaisena ja suojelee sitä osittain takimainen poikkikisko, osittain erikoinen suojus

Ei tarvitse ryömiä vaunun alle vaikeimmin luoksepäästävien kohtien voitelemiseksi. Koska voitelu on keskitetty, niin voidaan voiteleminen suorittaa helposti ja kunnollisesti Zerk-rasvaruiskulla

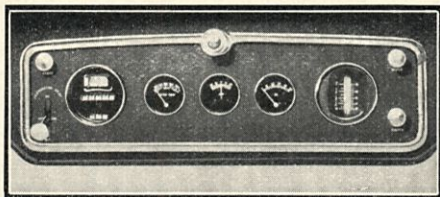
Mitään muuta vaunua ei ole niin helppoa ajaa



Buickin viekoittelevassa ohjaajan osastossa ovat kaikki säätö- ja hallintalaitteet juuri niissä kohdin, missä haluatte niiden olevan. V. 1930 Buickia on erinomaisen hauska ajaa keveän ohjauksen ja vaihtamisen, Buick-moottorin suunnattoman voiman ja pettämättömien jarrujen vuoksi.

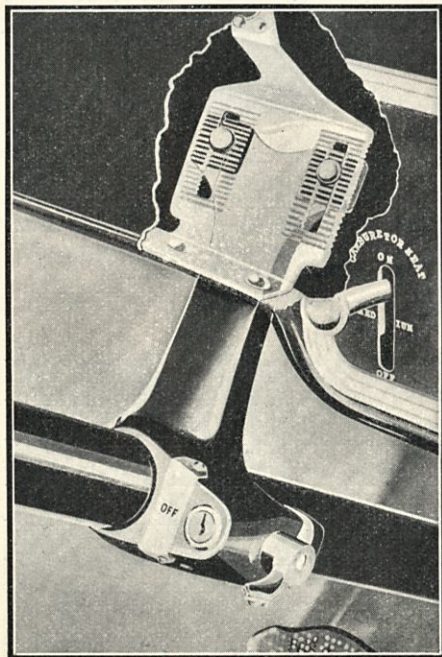
Mitään muuta vaunua ei ole niin helppoa ajaa kuin v. 1930 BUICK'ia, olkoon kysymyksessä kaupungin myllertävä liikenne tai vapaa maantie. Ohjaus... ajoasento... käytännöllisesti sijoitetut hallintalaitteet... pehmeä kytkin... pettämättömät jarrut...

vaunun ylivoimaisen varma tielläpysyväisyys... moottorin silmänräpäyksellinen vastavaikutus painettaessa keveästi kaasupoljinta... kaikkien näitten ansiosta on erinomaisen vaivatonta hallita tätä vertaansa vailla olevaa vaunua.



Buickin kojelauta on sekä edestä että takaa valaistu. Kaikki mittari- ja säätölaitteet ovat mukavasti ulottuvilla

On viekoittelevaa istuutua uuden BUICK'in ohjaajanistuimelle. Kaikki on niin hyvin järjestetty Teitä varten. Umpinaisten vaunujen ohjaajanistuin on aseteltava... yksinkertaisella kädenliikkeellä voitte muuttaa istuimen ja polkimien väliä, niin että se täsmällisesti sopii Teille... ohjausputki on myös aseteltava... ohjauspyörää on miellyttävä käsitellä... pitkä vaihde- ja käsijarrutanko on asetettu mukavasti ulottuville.



Ohjauspyörässä on kaasusytyssäästöjen varret, merkinantotorven kosketin ja valonheittäjien virrankatkaisija ja himmentämislaite. Sytytysvirrankatkaisija ja tiirikoimaton sytytyksen ja ohjauksen lukko ovat ohjausputkessa tukikappaleen luona.

Ja... miellyttävän näköisessä kojelaudassa on täydellinen kokoelma kojeita, joitten avulla voitte nopeasti tarkastaa vaunun eri laitteiden toimintaa: matka- ja nopeusmittari, öljynpainemittari, ampeerimittari, jäähdytysveden lämpömittari, bensiinimittari, ilmasäätonuppi ("Choke"), etulämmityslaitteen säätövarsi sekä kojelaudan suoran ja epäsuoran valon katkaisija sekä tuulilasinhuhdistajan säätönuppi.

Ohjaus

V. 1930 BUICK'ia on poikkeuksellisen kevyttä ohjata. Ohjauslaite on ruuvi ja kelamallinen ja on sitä valmistettaessa noudatettu äärimmäistä tarkkuutta. Sekä ylä- että alalaakeri on kartiomainen kuulalaakeri.

Epätasaisen tien aiheuttamat nykäykset eivät pääse siirtymään ohjauspyörään ja vaunu kulkee kaikilla nopeuksilla ilman taipumusta "jazzamiseen" — monissa muissa vaunuissa tapaa "jazzaminen" olla erittäin tuntuva ajettaessa kovaa vauhtia.

Ohjauslaitteen iskunvaimentaja on v. 1930 Buickissa merkille pantava parannus. Se on vasemman etujousen etummaisen nivelen osa. Sen tehtävänä on estää epätasaisen tien aiheuttamia nykäyksiä siirtymästä ohjauspyörään. Sen ansiosta etujousi voi liikkua molempiin suuntiin, ohjaus-

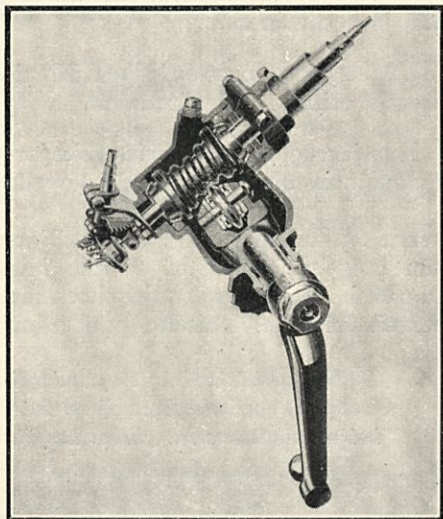
Ohjausputki voidaan siirtää 64 mm pystysuunnassa mukavimman ajosennon saamiseksi. Ohjausputken tukikappaleen luona sytytlukko

pyörä on nykyksistä vapaa... se takaa vaunun ainutlaatuisen kepeän ohjaamisen.

Sekä ohjaussimpukka että kela on muotoon taottu ja karaistu suurimman mahdollisen kestävyuden aikaansaamiseksi. Hietalasia hiukan muistuttava ruuvi tekee ohjaamisen yhtä helppoksi kautta koko kääntösäteen.

Kytkin

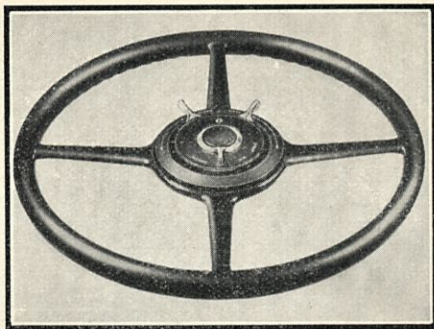
Kuuluisa BUICK-kytkin on monilevyinen kuivalamellityyppinen. Siihen kuuluu 10 lamellia, 5 käyttävää ja 5



Yllinnä näkyy Buickin ohjauspyörä, minkä keskellä on kaasus- ja sytytys-säädön varret sekä valonheittäjien virrankatkaisija

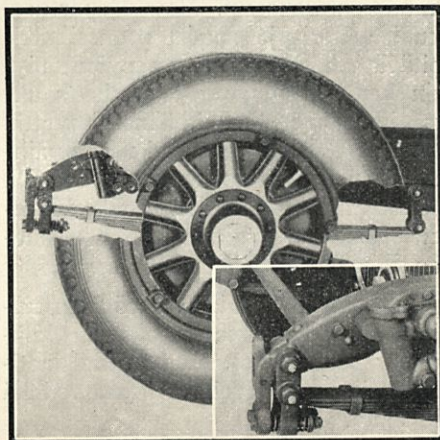
Yllä: Buickin uusi ruuvi ja kela-mallinen ohjauslaite

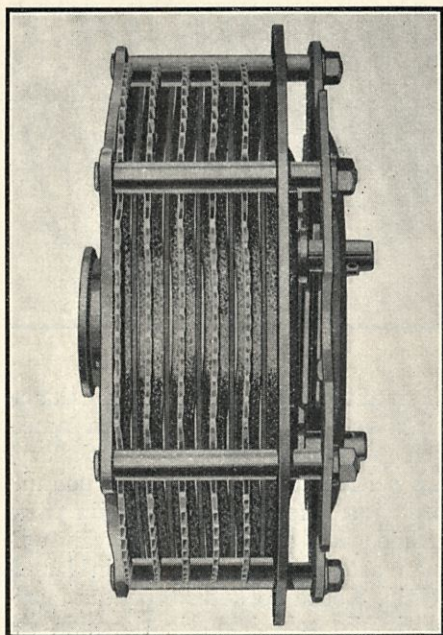
Oikealla: Vasemman etujousen etupäässä on jousilaite, mikä estää tien aiheuttamia nykyäksiä vaikuttamasta ohjauspyörään



käytettävää, joitten yhteinen hankauspinta on 1368 cm². Käyttävien lamellien molemmat puolet ovat kitkalevyjen peittämät, ne ovat hiukan poimuliset, joten ne, kun kytkinpoljin päästetään ylös, siirtävät käyttävän voiman asteittaisesti käytettäviin lamelleihin. Koska kosketus tapahtuu tasaisesti, niin toimii kytkin tietenkin sametin pehmeästi.

Käytettävät lamellit ovat erikoisteräksistä ja kaikki samantekoiset. BUICK-kytkimen aines on mitä parhainta... ja on kytkin luonnollisesti tasapainoitettu ennen vaunuun asentamista, se on kokonaan vauhtipyörän kopan sisäpuolella ja niin muodoin kokonaan koteloitu.





Buickin 10-levyinen kuivalamellyktyin. Käyttävät lamellit ovat poimulliset joustavan, asteittaisen kosketuksen aikaansaamiseksi tasaisten lamellien kanssa

Vaihdelaatikko

Standardimallinen vaihdelaatikko on kuulavaihteinen, sillä on kolme vaihdetta eteen- yksi taaksepäin. Kaikki hammaspyörät ovat karkaistusta krominikkeliteräksestä. New Departure-kuulalaakerit ja suuret pronssiholkit pitävät akselit ja hammaspyörät täysin keskitettyinä, poistavat hankauksen ja lisäävät käynnin äänettömyyttä. Uutta BUICK'ia on niin kevyttä vaihtaa, — vaihdetankoa tarvitsee käsitellä vain sormenpäillä — tulos siitä äärimmäisestä tarkkuudesta, millä vaihdelaatikko on valmistettu.

Nopeusmittarin käyttöpyörä on suljettu vaihdelaatikossa olevaan koppaan; se saa voitelunsa vaihdelaatikosta ja on se täysin suojassa vedeltä ja lialta.

Koteloidut Servo-jarrut

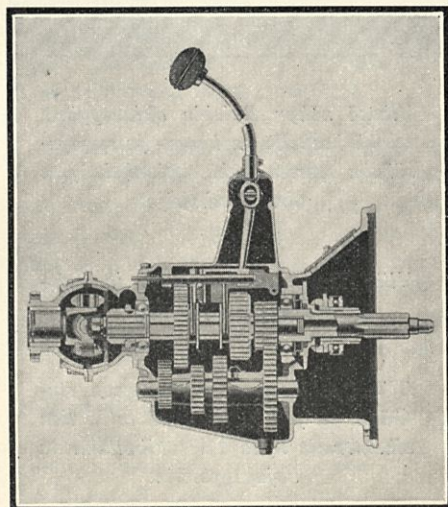
BUICK oli ensimmäinen amerikkalainen vaunu, johon nelipyöräjarrut vakinaistutettiin. BUICK oli tienraivaaja... Ja nyt BUICK'in mukana tulee markkinoille jarrujärjestelmä, mikä jarrutusteholtaan, luotettavuudeltaan ja pettämättömyydeltään on voittamaton.

BUICK'in uudet jarrut ovat mekaniset ja täysin koteloidut. Tämän vuoksi ne ovat kokonaan suojassa lialta ja kosteudelta, josta johtuu, että ne ovat, paitsi ehdottoman pettämättömät kaikissa tie- ja sääsuhteissa, tehokkaammat ja kestävämmät.

Uudet jarrut ovat kaksikenkä-malliset ja osittain itsevaikuttavat.

Kun jarrupolkimella kiristetään jarrua, painuu toinen jarrukenkä kovalla voimalla jarrurumpua vasten. Rakenne on kuitenkin sellainen, että jarrun oma servovaikutus ei tule niin suureksi, että jarru voisi itsestään mennä lukkoon. Toiselta puolen on

Buickin vaihdelaatikko on standardimallinen, hammaspyörät siirrettävät, kolme vaihdetta eteen-yksi taaksepäin



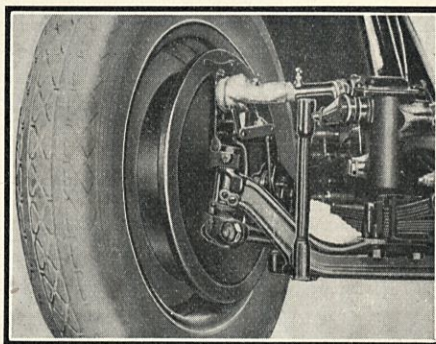
itsevaikuttava voima kuitenkin niin suuri, että ohjaajan on erittäin keveätä jarruttaa. Jarrujen itsevaikuttavaa tehoa kontrolloi kokonaan jarrupoljin jarrukenkien patentoidun yhteenkytkennän ansiosta.

Kun käänteissä tai käännnyttäessä jarrutetaan, irroittuu ulompi etujarru automaattisesti, jolloin ohjaaminen tulee helpommaksi.

Uusia Buick-Servo-jarruja on erittäin helppo tarkistaa. Käsijarrusto, mikä on kokonaan riippumaton jalkajarrustosta, vaikuttaa erikoisten jarrukenkien välityksellä sisäpuolelta takapyörien jarrurumpuihin.

Uusien Buick--jarrujen edut ovat lyhyesti esitettynä seuraavat:

1. Ne vaikuttavat heti painettaessa keveästi poljinta.
2. Niitä tarvitsee harvoin tarkistaa — ja kun sellainen on tarpeen suoritetaan se vaivattomasti ja nopeasti.
3. Ne ovat kokonaan koteloidut ja

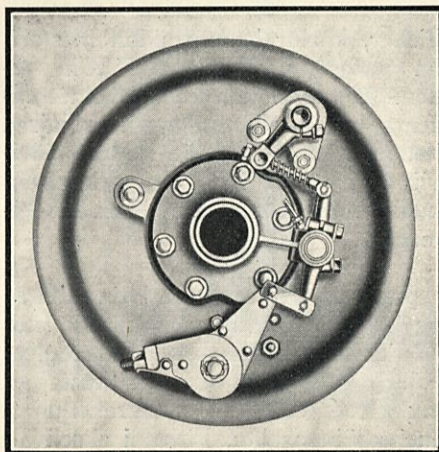
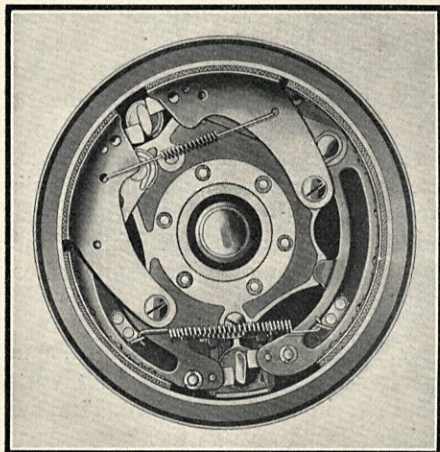


Täysin koteloidut, mekaaniset Buick-Servo nelipyöräjarrut ovat vahvat ja pettämättömät; ne vaikuttavat sisäpuolelta laajeten kaikkiin neljään jarrurumpuun

niiden vaikutus on riippumaton sääsuhteesta ja tiestä.

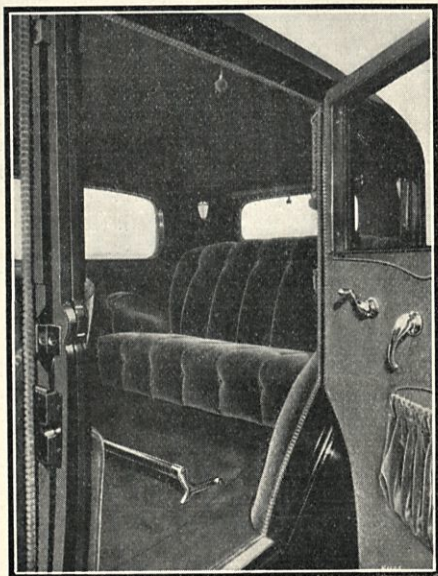
4. Hihna-aines on erittäin kestävä, jarrujen tehokkuus loppuu vasta sitten, kun hihna-aines on kokonaan kulunut.
5. Kaikki neljä jarrua vaikuttaa toisistaan riippumatta, joten ajovarmuus on suurempi.

Buick 1930 takajarru; vasemmassa kuvassa näkyy neljä jarrukenkää, oikeassa m. m. vahva jäähdytyslaippa



Fisher on rakentanut BUICK'in korit

*Pitkät, matalat ääriiviivat — tilavampi, enemmän mukavuutta
ja loistoa kuin milloinkaan ennen.*



*Kallisarvoinen verhoilu ja jokaisen
yksityiskohdan aistikas muovailu te-
kevät Buickin Fisher-korin sisus-
tuksen erittäin viekoittelevaksi*

Fisher, korinrakennustaidon mestari, on uuden v. 1930 BUICK'in pidemmän akselivälin vuoksi voinut rakentaa sarjan ulkoasultaan harvinaisen kauniita koreja. Pitkät, matalat ääriiviivat... tyyli, mikä on virkistävän uusi... puhtaan ja aito hienouden leimaama.

Ja se on yhtä mukava kuin mitä se on hieno. Sattuvasti on sanottu, että "Buickia on rakennettu sisästä ulospäin", toisin sanoen, matkustajain mukavuus on ollut korinrakentajan ensimmäinen ehto. Pitempi akseliväli

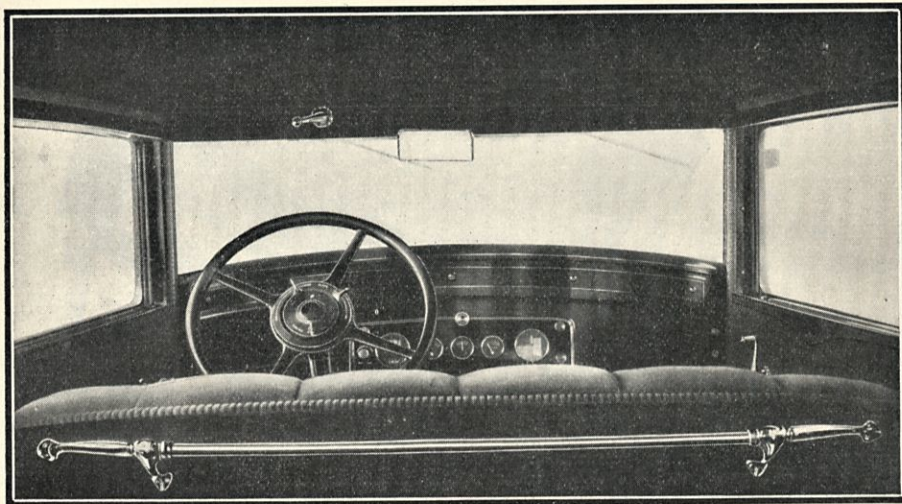
on suurentanut tilaa, istuimet ovat mukavat ja selkänojat siten kallella, että istuimella olisi mahdollisimman mukava istua.

Fisherin korinrakennus- periaate

Uuden BUICK'in kori on yhtä vahva kuin mitä se on hieno. Kestävyys ja tukevuus ovat tuloksia rakennusmenetelmästä, minkä mukaan puun ja teräksen annetaan vahvistaa toisensa. Tämän menetelmän ansiosta ovat Fisher-korit jo ennestään olleet tunnettuja joustavuudestaan, äänettömyydestään ja suuresta vastustuskyvystään; juuri nämä viimeksimainitut ominaisuudet, joita ei tapaa muissa korirakenteissa, ovat tehneet Fisher-korit maailmankuuluiksi.

BUICK'in Fisher-korit on valmistettu valituista, kovista puulajeista ja varustettu vahvikkeilla kaikissa niissä kohdin, missä saattaa ilmaantua rasituksia. Kaikki liitokset on kovalla paineella liimattu ja ruuvattu yhteen mitä huolellisimmin. Jotta teräspinta ei pääsisi toisen teräspinnan kanssa kosketukseen, niin on sellaisiin kohtiin pantu eristävä väliaine. Sitäpaitsi on puurunko Fisherin erikoismenetelmän mukaan impregnoitu kosteutta vastaan.

V. 1930 BUICK'in katon rakenne on hyvä esimerkki Fisherin tavasta tehdä korin kestäväksi lisäämättä sen painoa. Tämä uusi kattorakenne eroaa



Uudessa Buickissa on turvallisuudesta erikoisesti huolehdittu ja sen vuoksi on näköpiiri myös koetettu saada mahdollisimman vapaaksi

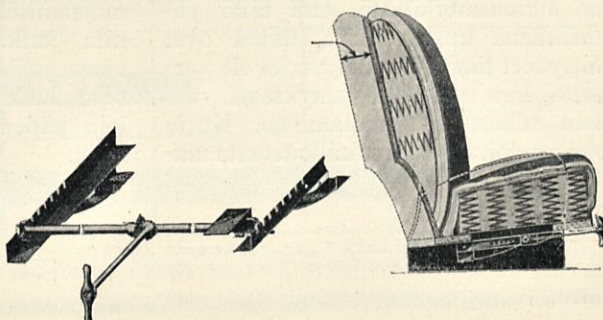
huomattavasti vanhasta, mikä tunnetaan täyteläisestä puurakenteestaan. Uuden Buickin katto on paljon keveämpi, koska se perustuu ristikkorakenteeseen; se on saatu erinomaisen kestäväksi yhdistämällä "ristikon" eri osat vahvoilla poikkipalkeilla. Sitäpaitsi vahvistaa teräslevystä oleva kattopaneeli koko rakennetta. Erikoisen vahvat ovat liitokset niissä kohdin, missä katto on kiinnitetty korin sivupalkkeihin.

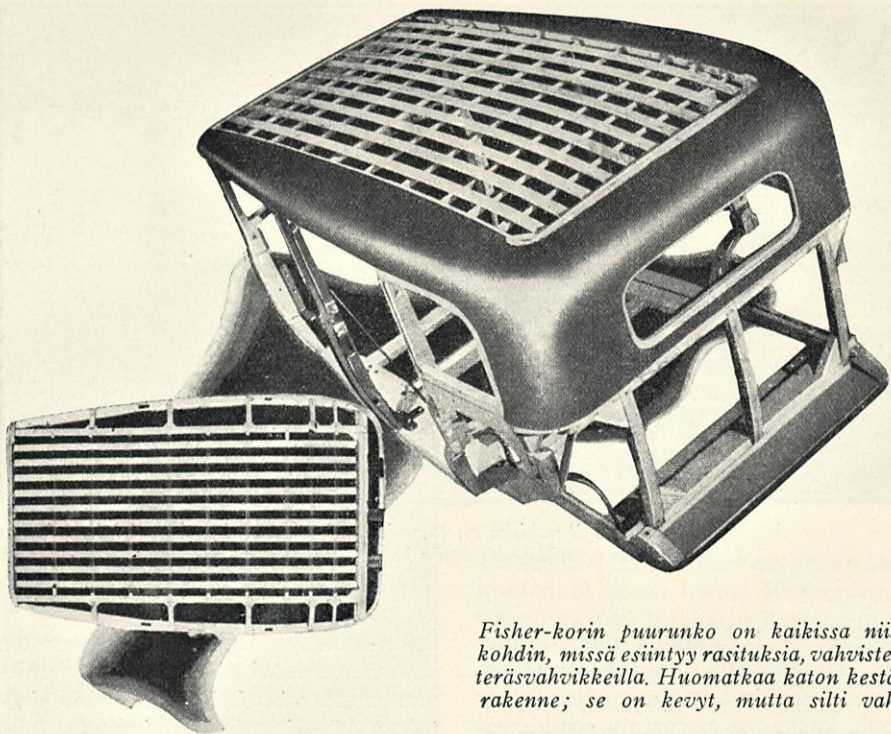
Turvallisuudesta on myös huolehdittu. Huomatkaa kapeat tuulilasin pielet, jotka suovat ohjaajalle vapaan ja rajoittamattoman näköpiirin sekä

eteen- että sivullepäin. Heijastamaton, kalteva tuulilasi ehkäisee takaa tulevan auton valonheittäjien valoheijastuksia häikäisemästä ohjaajaa. Koko korin kestävyys ja tukevuus ovat luonnollisestikin takeena luotettavuudesta — lukemattomissa tapauksissa on ihmishenki Fisher-korin ansiosta pelastunut.

Aseteltava ohjaajanistuin lisää huomattavasti ajon miellyttävyyttä. Paitsi sitä, että ajoasentoa voidaan sovittaa autoa käyttävien eri henkilöitten koon mukaan, voi ajaja myös asettaa ohjaajanistuimen, miten hän kulloinkin eri tilanteissa haluaa. Tiheässä kaupunki-

Buickin aseteltava ohjaajanistuin lisää ajohauskuutta ja tarjoaa suurimman mahdollisen levon ohjaajalle. Koneisto on yksinkertainen ja on sitä helppoa asettaa, vaikkakin istuttaisiin ohjaajan istuimella





Fisher-korin puurunko on kaikissa niissä kohdin, missä esiintyy rasituksia, vahvistettu teräsvahvikkeilla. Huomatkaa katon kestävä rakenne; se on kevyt, mutta silti vahva

liikenteessä ehkä saattaa olla mukavampi istua suurempana; silloin tarvitsee vain siirtää istuin lähemmäksi ohjauspyörää. Asettelulaite toimii ”ruuvien” avulla, mikä pysyttää istuimen kaikissa asetetuissa asennoissa... yksinkertainen kädensijan vääntö muuttaa asennon ajon aikana...

Vaunun ulkoiset raudoitukset on päällystetty kromilla. Kromi on paljon kovempi ja vastustuskykyisempi kuin nikkeli. Buickin erinomaiselle laadulle on tunnusmerkillistä, että niitä ylimääräisiä kustannuksia, mitkä ovat liittyneet tähän käsittelyyn, ei ole karttettu, kun on ollut kysymyksessä vaunun ulkoasun korostaminen. Korin sisäraudoitukset ovat kiilloitetusta nik-

kelistä — ne on aistikkaasti ja tyylikkäästi koristeltu.

Sedan-malleihin kuuluu erikoisena varusteena tuhkakuppi ja toilettirasia, mitkä on aistikkaasti kirjailtu samantaisella kankaalla kuin vaunun verhoilu. Tämä lisää loiston ja mukavuuden vaikutusta.

Ulkopuoliset ovikädensijat ovat uutta mallia ja ovat ne varmana turvana varkautta vastaan. Jos joku väkisin painaa kädensijan alas lukon murtamiseksi ovien ollessa suljettuna, niin katkeaa pehmeästä metallista oleva sokkanaula, mikä pitää kädensijan lukkoakseliin kiinnitettynä, jolloin kädensija ei enää vaikuta lukkoon.

Ainutlaatuinen suorituskyky

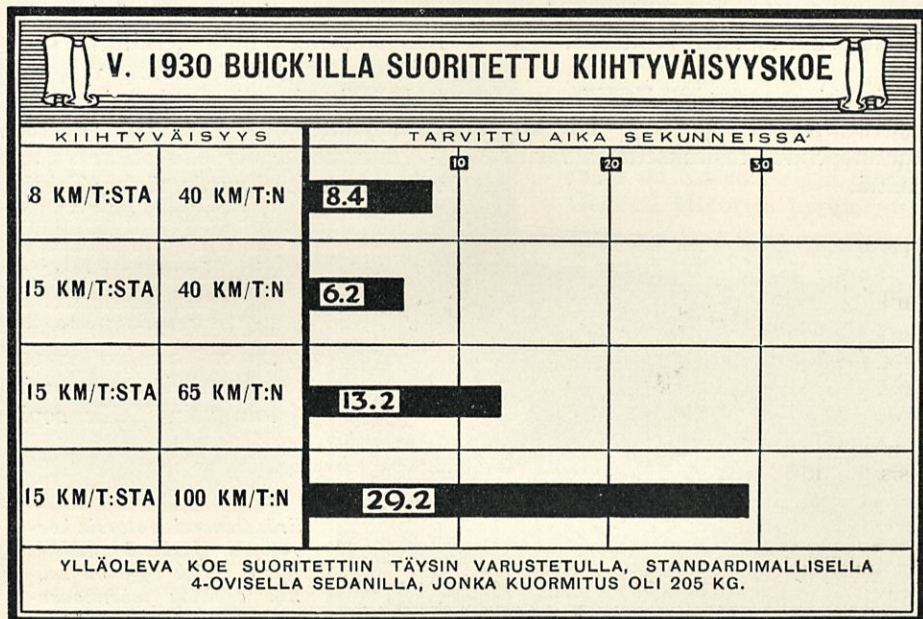
*Buickin nyt vielä voimakkaamman kansiventtiilimoottorin
mäennousukyky, kiihtyväisyys ja joustavuus liikenteessä
saattavat varjoon kaiken sen, minkä Buickikin aikaisem-
min on suorittanut*

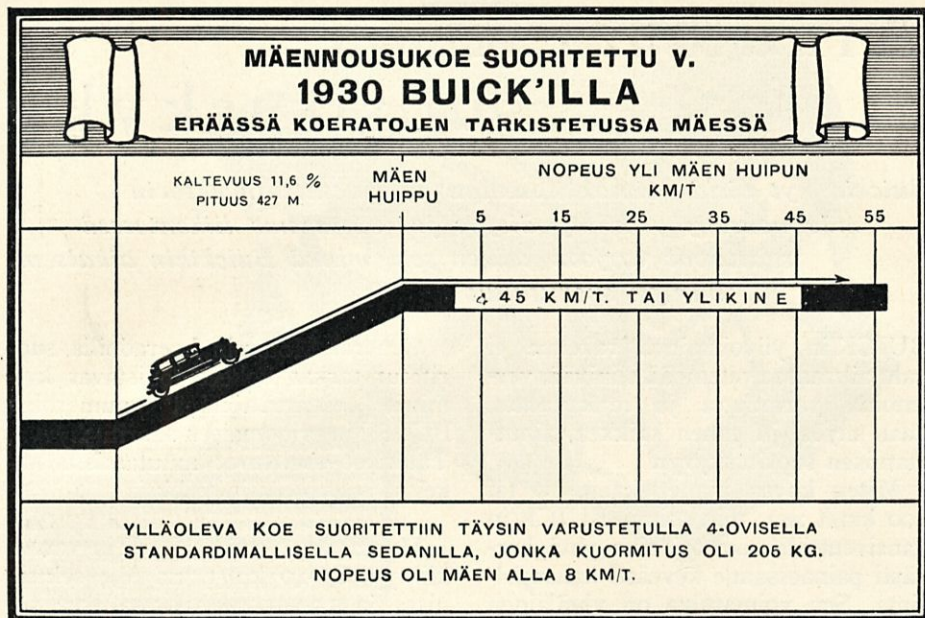
BUICK'in ylivoimainen rakenne ei vain aikaansaa pitempää elinikää, veratonta varmuutta ja mukavuutta, vaan myös, ja ennen kaikkea, ainutlaatuisen suorituskyvyn

Miten kovaa ajanettekaan, 10 tai 100 km/t.:ssa, niin toimii BUICK'in kansiventtiili-moottori aina yhtä herkästi painaessanne keveästi kaasupoljinta. Sen voimatulva on yhtäläinen ajatteko sitten etananvauhdilla tiheässä liikenteessä tai syöksytte nuolenopeasti eteenpäin vapaalla tiellä... alituisesti sama pehmeä toiminta moottorissa, alituisesti sama värinätömyys.

General Motorsin koeradoilla suoritettut tarkat kokeet todistavat kylminä, eittämättöminä numeroina BUICK'in erinomaisen suorituskyvyn. Taulukot osoittavat muutamissa kokeissa saavutettuja tuloksia

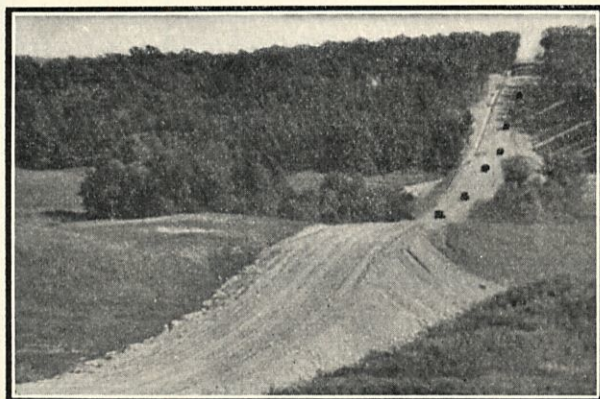
Huomatkaa, että BUICK'in vauhti kiihtyy 8—40 km/t.:ssa 8,4 sekunnissa ja 15—100 km/t.:ssa 29,2 sekunnissa käytettäessä suurinta vaihdetta. Nämä nopeuskokeet on suoritettu sähköajonottolaitteilla, eikä käytämällä vaunun nopeusmittaria, joten numerot ovat tarkat.





Mäennousukyky on yhtä hämmästyttävä. Uusi BUICK lähtee käyntiin 8 km/t.-nopeudella 11,6 asteisen ja 427 m pitkän mäen juuresta. Mäen huipulle saavuttua on sen vauhti kohonnut 45 km/t.:ssa ja ylikin — kaikki suurimmalla vaihteella.

Kaikki v. 1930 BUICK'in mallit saavuttavat helposti 115—120 km:n tuntinopeuden rasituksetta ja värinöimättä.



Edelläesitetyt numerot kuvaavat Teille, mitä on odotettavissa, kun istuudutte uuden BUICK'in ohjauspyörän ääreen. Mutta ne eivät kuitenkaan voi selittää Teille sitä verratonta joustavuutta, sitä äänetöntä käyntiä, lyhyesti sanoen, niitä merkittäviä ominaisuuksia, jotka tekevät v. 1930 BUICK'in niin ylivoimaiseksi muitten kuusisylinteristen vaunujen rinnalla.

Voidaksenne täydellisesti antaa arvoa sen suorituskyyville, täytyy Teidän itse kokea, minkälaista on v. 1930 BUICK'illa ajo. Koevaunu odottaa Teitä lähimmän BUICK-myyjän luona, se on koeajoa varten käytettävissänne milloin vain Teille sopii.

*Eräs General Motorsin koe-
ratojen jyrkistä mäistä,
missä Buick 1930 on saa-
nut osoittaa mäennousu-
kykyään*

Buick-huoltoa kaikkialla

Jokainen vaunu — myös BUICK — tarvitsee ajanmittaan huoltoa tarkastuksen, tarkistuksen, tai tapaturmassa sattuneen vian korjaamisen muodossa.

BUICK-omistajan on turvallista tietää, että hänen käytettävänä on General Motorsin valtuutettu Huolto, ei vain omassa maassa, vaan myös ympäri koko maailman niissä 106 maassa, missä General Motors harjoittaa liiketoimintaa.

Missä matkustanettekaan, siellä tapaatte musta-puna-keltaisen huoltokilven, mikä osoittaa, että siellä on saatavana *alkuperäisiä* varaosia ja ammattitaitoista, erikoiskoulutettua työvoimaa, mikä aikaa hukkaamatta suorittaa haluamanne palveluksen.

Eräänä syynä General Motorsin menestymi-



Milloin vain haluatte antaa maan kaikkiin osiin levinnyt huolto-asemaverkosto käytettäväksenne ammattitaitoista henkilökuntaa ja alkuperäisiä varaosia



*Missä matkustanettekaan,
siellä tämä kilpi osoittaa
Teille, mistä voitte saada
nopeaa ja luotettavaa
huoltoa*

seen on sen laaja huoltojärjestö, sillä se on näkyvänä todistuksena General Motorsin pyrkimyksestä, ei vain myydä vaunuja, vaan myös huolehtia siitä, että omistajat aina ovat tyytyväisiä vauunsa. — Jokaista BUICK-vaunua seuraa kirjallinen, sitova takuu aines- ja valmistusvikojen varalta — tämä on toinen rengas tässä General Motorsin pyrkimyksessä.

Tälle maailman suurimmalle autovalmistajalle ovat General Motorsin suunnatut keinot tehneet mahdolliseksi valmistaa sellaisen vaunun kuin v. 1930 BUICK on niin halpaan hintaan. Jokaisesta markasta, minkä maksatte tästä verrattomasta vaunusta, saatte suuremman arvon, kuin mitä mikään muu kuusisylinterinen vaunu voi tarjota Teille.

Lyhyt selostus

Moottori:

Kuusisylinterinen kansiventtiili-moottori. Sylinteriläpimitta: sarja 118" 87,31 mm., sarjat 124" ja 132" 95,25 mm. Iskunpituus: sarja 118" 117,47 mm., sarjat 124" ja 132" 127 mm. Hevosvoimia: sarja 118" 80,5, sarjat 124" ja 132" 98.

Kampiakseli.

Muotoon taottu, neljä vastapainoa ja värinänvaimentaja, neljästä kohtaa laakeroitu.

Kiertokangas.

Muotoon taottu ja lämmöllä käsitelty.

Männät: Valurautaiset, kaksi puristusrenkasta, yksi öljyrenkas, kaikki männän-tapin yläpuolella.

Venttiilit:

Imuventtiilit krominikkeliteräksestä, pakkoventtiilit kiselkromiteräksestä.

Jakopyörät:

Kampiakselin ja generaattorin käyttöpyörät ovat teräksistä, ja kierreleikatut, nokka-akselin Texto-lite-aineksesta.

Voitelujärjestelmä:

Öljypumppu. Korkeapainevoitelu kampi-akselin ja kiertokangen laakereihin sekä vipuvarsin akseliin.

Männäntapit ja sylinterien seinämät voideltuvat öljyllä, mikä suihkuna tunkeutuu kiertokankien laakerien yläosasta. Öljypaine sarjassa 118" 2,5 kg/cm²:ltä, sarjoissa 124" ja 132" 1,8 kg/cm²:ltä. Öljynsuodatin: AC. Konealusta: keskitetty Zerk-voitelu. Kampikammion tuuletus: Buickin vakuuimallia.

Bensiinilaitteet:

Marvel-kaasuttaja. Automaattinen etulämmitys, kojelaudalta säädettävä. AC-bensiinipumppu ja AC-ilmanpuhdistaja.

Jäähdytystö:

Jäähdyttäjä automaattisine sälekaihtimeen, jota termostaatti säätää. Keskipaikoismallinen vesipumppu. Jäähdyttäjä kennomallinen. Nelisiipinen tuulettaja, tuulettajan hihna V-mallinen.

Kytkin:

Monilevyinen, kuivalamelli-kytkin. 10 lamellia, yhteinen hankauspinta 1368 cm².

Vaihdelaatikko:

Kuulavaihteinen, standardi-mallinen, moottorin kanssa yhteenrakennettu. Vaihdelaatikon hammaspyörät krominikkeliteräksestä. Nopeusmittarin käyttö tapahtuu vaihdelaatikosta.

Kaikki tässä luettelossa mainitut tiedot on huolellisesti tarkastettu, mutta pidätämme kuitenkin oikeuden muutoksien tekoon ilman ennakkoilmoitusta.

Kardaaninivel, mikä voideltuu vaihdelaatikosta.

Runko:

Puristetusta teräksestä, U-mallinen. Sarjan 118" leveys 178 mm., sarjojen 124" ja 132" 197 mm. Sarjassa 118" 6 poikkikiskoa, sarjoissa 124" ja 132" 7 kpl. Rungon leveys: Edessä, sarja 118" 762 mm., sarjat 124" ja 132" 763 mm. Takaa: kaikki sarjat 1124 mm.

Ohjaus:

Ruuvi ja kela. Ylä- ja alalaakerit ovat kartiomaiset rullalaakerit.

Taka-akseli:

Malli: $\frac{3}{4}$ kantava, taka-akselin ja kardaaniksielin kopat puristetusta teräksestä. Kruunupyörät kierreleikatut. Kaksi tasauspyörää, Tasauspyörästön laakerit New Departure. Pyörien laakerit: Hyatt-rullalaakerit. Akselit manganiteräksestä. Voimansiirto tapahtuu kardaaniputken kautta.

Etuakseli:

Käännettyä Elliot-mallia, hiiliteräksestä I-muotoinen. Yhdystanko etuakselin takana suojassa. Kuulalaakerit pyöriä varten.

Etujouset:

Puolisoikeat, akselin yläpuolella. Pronssiholkit. Voitelu Zerk-korkeapaineruiskulla. Jousien pituus: sarja 118" 924 mm., sarjat 124" ja 132" 943 mm. Leveys: 51 mm.

Takajouset:

Puolisoikeat, akselin alapuolella. Pronssiholkit. Voitelu Zerk-korkeapainevoitelun avulla. Pituus: sarja 118" 1,397 mm., sarjat 124" ja 132" 1,479 mm. Leveys: 57 mm.

Iskunvaimentajat:

Lovejoy kaksinkertaisesti vaikuttavat nesteiskunvaimentajat sekä edessä että takana.

Jarrut:

Jalkajarru — Buick-Servo — sisäpuolelta laajenevat, puoleksi itsevaikuttavat neli-pyöräjarrut.

Käsi-jarru — jalkarrusta kokonaan riippumaton sisäpuolelta laajeneva takapyörrien jarrurumpuihin.

Sähkölaitteet:

Delco-Remy — erikoiset järjestelmät käynnistinmoottoria ja generaattoria varten. Valonheittäjien lampuilla kaksinkertaiset hehkulangat. Automaattinen pysähdys- ja takavallo. Kojelauta epäsuorasti valaistu.

GENERAL MOTORS NORDISKA A. B.

